S. I. 1580

ITALO BALBO

Da Roma a Odessa

Sui Cieli dell'Egeo e del Mar Nero

Note di viaggio

Con 73 illustrazioni

MILANO
FRATELLI TREVES EDITORI
1929

DA ROMA A ODESSA

ITALO BALBO

Da Roma a Odessa

Sui Cieli dell'Egeo e del Mar Nero

Note di viaggio

Con 73 illustrazioni

MILANO
FRATELLI TREVES EDITORI
1929

PROPRIETÀ LETTERARIA ED ARTISTICA.

I diritti di riproduzione e di traduzione sono riservati per tutti i paesi, comprese la Svezia, la Norvegia e l'Olanda.

Ogni esemplare di quest'opera reca il timbro
a secco della Società Italiana degli Autori.

5. V. 1310

Milano - Tip. Treves

I.

COME SI ORGANIZZA UNA CROCIERA AEREA

Passavamo sotto gli archi di trionfo di San Carlos de la Rapida. Vi si leggeva: «España a la aviacion italiana». Quei buoni catalani in pantaloni corti e calze bianche, tutti sbarbati e col berretto alla sarda, erano molto fieri dei loro archi, fatti di un intreccio di canne in vago stile floreale.

Era l'ultima tappa spagnola della Crociera aerea sul Mediterraneo occidentale. A me, ora che il bel volo stava per chiudersi, quella festa popolare in cui vibrava tutto il cuore della vecchia Spagna cavalleresca, dava non so che dolce malinconia: il senso delle cose belle, lungamente sognate che finiscono. Perchè all'alba, riprendendo il volo, non avremmo potuto continuare oltre i termini prefissi verso i lidi del misterioso Oriente?

Nel cuore di ogni pilota dormicchia un piccolo Odisseo: basta un frullo d'ali a svegliarlo.

Lì presso, lungo la riva del sonante mare, don-

dolavano sull'acqua in lunga fila semicircolare, i sessantun apparecchi della fortunata Crociera, e la luna li argentava or sì or no del suo smalto freddo. Sotto il castello dei motori, fra le due ali bianche, i motoristi attendevano il primo canto del gallo, sognando rombi e scoppi lontani: i piloti, vincendo il sonno, si lasciavano festeggiare dalla popolazione peschereccia di San Carlos de la Rapida, passavano e ripassavano sotto gli archi di canna dalle mille lampadine, bianche macchie tra il nero delle *mantillas* e degli ampi gabani di Catalogna dai rovesci scarlatti: ogni tanto si affacciavano anch'essi alla riva e cercavano con gli occhi ciascuno il proprio apparecchio, occhi di falco che medita il volo imminente.

Che ci dicemmo quella sera? Nulla e tutto. L'arma azzurra è fatta di galoppate verso l'impossibile. I progetti hanno sempre un che di mitologico. Occorre lasciare all'aviatore un gioco di fantasia che corrisponde ai sogni dei fanciulli. Poi viene il momento in cui il desiderio assurdo, tutto nebbia, prende corpo e contorno: non scompare l'indefinito della speranza originaria in cui si afferma la divina giovinezza della vita alata, interviene la spietata, precisa, minuziosa, delicata e sottile misura delle probabilità. I confini ideali di una grande impresa aviatoria vanno dal mito all'algebra.

Tra questi poli oscillava la nostra mente dopo il successo della Crociera nei cieli d'Occidente: debbo dire che l'Oriente ci tentava moltissimo.

Certo il Duce intuì il nostro stato d'animo quando il giorno dopo il nostro ritorno in Pa-

tria fissandoci negli occhi ad Orbetello, fieri del volo fatto e vogliosi di continuare, ci disse che bisognava abituarci « a passeggiare sul Mediterraneo ». Dato che quello di Occidente era stato tutto « passeggiato » non restava che andare a conoscere direttamente quello d'Oriente.

C'erano laggiù paesi ai quali era interessante dimostrare ciò che l'Italia fascista era stata capace di fare. L'Aviazione poteva offrire questa dimostrazione a domicilio.

Mussolini ci tracciò un piano. Ci lavorammo attorno. Oggi che la grande impresa è finita, posso dire che tutta l'ideazione del fantastico viaggio è sua.

Il primo itinerario comprendeva quattro nazioni: la Russia era esclusa. In compenso calcolavamo di poter toccare il continente asiatico nei porti di Smirne, Alessandretta e Beiruti.

Senonchè a modificare il primitivo progetto intervennero due fatti nuovi: la visita di Samoilovich e di Ciuknowski in Italia, e la opposizione dei turchi a farci toccare i porti dell'Asia minore, sopratutto Smirne, che, dopo le vicende dell'ultima guerra dell'indipendenza, si trova in una delicata posizione politica e militare. Dato lo scopo assolutamente pacifico della Crociera non solo non volevamo suscitare diffidenze nei paesi che avremmo visitato, ma tendevamo a fare apparire la nostra prossima comparsa nei loro cieli come un atto di cortesia e di amicizia. Fui quindi ben felice quando seppi che la giovane Turchia invece di Smirne, ci invitava a visitare Costantinopoli. Era un magnifico cambio. I nostri equipaggi non potevano

desiderare esperienza migliore dal punto di vista tecnico, chè un ammaraggio sul Bosforo in formazione di squadriglia, rappresenta sempre una bella impresa, anche dal punto di vista morale, dato il fascino che esercita la capitale dell'Oriente europeo su ogni persona civile.

Ma l'evento più fortunato fu la visita dei russi Samoilovich e Ciuknowski in Italia. Essi vennero chiamati, come è noto, a Roma dalla Commissione nominata dal Governo italiano per esaminare le responsabilità della impresa polare. I loro nomi erano in Italia popolarissimi per l'opera prestata sul pack ai nostri fratelli sperduti. Sopratutto Ciuknowski simpatizzò immediatamente coi nostri ambienti aeronautici. Biondo, esile, piccolo, Ciuknowski ha i segni della distinzione sul volto. È un abile pilota. Condotto sui nostri campi sperimentali fu fatto volare e volò come gli piacque sui più diversi apparecchi.

Una sera l'ambasciatore dei Soviet a Roma, Kurski, ci invitò ad un ricevimento in onore degli aviatori russi. Io che non frequento mai ambienti diplomatici, un po' perchè mi manca il tempo, un po' perchè hanno la virtù di annoiarmi esageratamente, quella sera andai nella palazzina dell'U. R. S. S. in via Gaeta.

Kurski è un altissimo magistrato rosso. Dicono che a lui si facciano risalire le più terribili leggi della rivoluzione. Può darsi. Al tratto è gentile e simpatico. Anche il primo Guardasigilli della rivoluzione nostra, Oviglio, aveva un aspetto da parroco di campagna. Ma anche se Kurski

avesse avuto l'orrendo ceffo di Marat o le erculee spalle di Danton, che m'importava? Coi rivoluzionari di qualsiasi rivoluzione sono sempre lieto d'incontrarmi, sia pure su opposte trincee. Sono i pacifisti che mi fanno paura. Con Kurski e coi suoi bolscevichi dell'Ambasciata ci si intese a meraviglia. Eravamo in pochini, al ricevimento. Mi pare che non si andasse più in là di un solo rappresentante diplomatico straniero. L'Ambasciatore di Francia, credo, e noi tre Sottosegretari di Stato militari, Sirianni, Gazzera ed io. C'era un buon buffet alla russa a cui facemmo onore. Nella sala un enorme ritratto di Lenin che ci guardava cupo sotto un enorme berretto da operaio: strano contrasto con le nostre uniformi, con gli impeccabili frak e gli abiti da sera delle signore, appena sufficiente a ricordarci che eravamo ospiti della Repubblica della falce e del martello!

La Russia, sia pure vista al caleidoscopio dell'Ambasciata di via Gaeta, mi interessava. Si parlò molto quella sera di usi e costumi sovietici, più lontani dall'Italia di quel che non fosse il Polo, in onore del quale era indetto il ricevimento. Ma se ne parlò sempre in italiano. I russi sono passati dallo Zar a Lenin, ma non hanno perso l'abitudine di amare la nostra lingua e di usarne con quella meravigliosa facilità e sicurezza che li caratterizza. Prodigio della santa Slavia poliglotta! Da un argomento all'altro, tirato in ballo il progresso aeronautico dei due paesi, lancio un'idea: se gli idrovolanti della prossima Crociera italiana sorvolassero il cielo di Odessa?

Sillin, addetto aeronautico russo, coglie la mia palla al balzo. È un po' avventata, ma gli piace. Ciuknowski aderisce con la sua schietta semplicità, Samoilovich si liscia i baffoni con compiacenza e ammicca benevolo dietro le enormi lenti. È soddisfatto il « professore ». Infine Kurski promette tutto il suo interessamento. Egli ne avrebbe scritto al suo Governo mentre io ne avrei parlato a Mussolini. Con una di quelle rapide intuizioni che pare facciano intravedere il futuro, io comprendo che la cosa si può fare. Esco dall'Ambasciata ed incomincio ad accarezzarla. È il momento in cui la speranza si colora di mito. Vedo trentacinque apparecchi tricolorati sul cielo di Odessa. Il Mar Nero mugghia alle sponde, vinto ed impotente. Il Littorio mi sembra la croce di Costantino. Poi subentra il regno del calcolo: quanti chilometri, i rifornimenti, gli ammaraggi.... senza contare le inevitabili contrarietà diplomatiche.

Decido di parlarne al Duce. Gli riferisco il colloquio di via Gaeta, le accoglienze, le probabilità, le speranze. Il Duce trova la cosa normale. Ah sì! io vado d'accordo con tutti i rivoluzionari, ma Mussolini è molto più rivoluzionario di me. Non esistono ostacoli per lui. Sono incentivi ad andare più lontano.

Così incominciarono le trattative, che nella prima fase erano state dirette e confidenziali, poi diventarono diplomatiche e furono condotte con molta alacrità con le cinque nazioni interessate dal nostro Ministero degli Esteri. Mentre i rappresentanti di Grecia, Turchia, Bulgaria, Rumenia e Russia visitavano l'amico e il collega

Dino Grandi, Sottosegretario agli Esteri, io mi lasciavo volentieri intervistare dagli addetti militari. Gli scopi e la tecnica della Crociera erano minutamente illustrati ai fiduciari dei paesi amici che ci disponevamo a visitare.

Dopo quindici giorni dall'incontro di via Gaeta, il Governo italiano presentava ufficialmente alla Russia la domanda di uno scalo nel porto di Odessa per trentacinque apparecchi idro che vi sarebbero giunti in volo attraverso il Mar Nero. Quando fu presentata la domanda già si sapeva che la risposta sarebbe stata favorevole. Della rapidità della decisione, come del tono di cordialità col quale i russi prima e dopo la nostra visita hanno voluto accentuare la loro adesione al piano italiano di volo transorientale, noi dobbiamo certamente essere grati · prima che a qualsiasi altro — all'ambasciatore sovietico a Roma e ai piloti russi che in pochi giorni di permanenza a Roma si resero conto dello spirito e della efficienza della nostra Aeronautica.

Le trattative diplomatiche con gli altri paesi si presentavano più facili che non fossero state quelle con la Turchia e la Russia. Sotto l'alta direzione di Mussolini, il Sottosegretario agli Esteri, Dino Grandi, determinò accordi precisi con la Grecia, con la Rumenia e con la Bulgaria, ed io potei al Ministero dell'Aeronautica, procedere senz'altro alla organizzazione tecnica del raid.

· Prima d'inoltrarmi in questo argomento e tanto per chiuder la parte diplomatica, debbo ricordare una fortunata coincidenza, il mio in-

contro col ministro degli Esteri greco, Carapanos, che avvenne quindici giorni prima dell'inizio della Crociera, in occasione di un mio rapido volo di ispezione ai lavori che l'Aeronautica ha in corso nell'isola di Lero. Carapanos, che come tutti gli amici di Venizelos, ha delle forme compitissime e congruamente parigin izzate, ma tiene certo moltissimo alla amicizia del nostro paese, che serve a consolidare nel quadro internazionale la posizione della nuova Grecia, mi diede la prova tangibile del gradimento della nazione ellenica alla nostra visita. I fatti hanno poi degnamente corrisposto alla nostra aspettativa.

Quando col mio apparecchio, durante la Crociera, giunsi in vista di Atene, il paesaggio e la città mi erano già famigliari e non senza nostalgia potei all'orizzonte intravedere le fresche colline del settentrione dell'Attica dove quindici giorni prima mi ero spinto in escursione con la gentile signora Venizelos, con la signora Arlotta e col Ministro Carapanos per vedere dall'alto il mare dell'Eubea.

L'inizio della Crociera fu fissato per la prima metà di giugno, epoca privilegiata per la mitezza ordinaria della stagione sia in cielo sia in mare. L'itinerario definitivamente approvato dal Duce fu il seguente:

Taranto – Atene	Km.	650
Atene – Costantinopoli	»	640
Costantinopoli – Varna	»	274
Varna – Odessa	»	452
Odessa – Costanza	»	326

Apparecchi S. 55 all'idroscalo di Taranto.

L'installazione della radio a bordo di un apparecchio dello Stormo.

Costanza – Costantinopoli	Km.	374
Costantinopoli – Atene	»	640
Atene – Taranto	»	650
Taranto – Orbetello	»	661

Nella Crociera del 1928 erano stati impiegati apparecchi leggeri, tutti S. 59, più una squadriglia di idro da bombardamento marittimo S. 55. Per la Crociera del 1929 volli fosse adottato il criterio opposto: e cioè tutti gli apparecchi fossero S. 55 con due soli S. 59 da mettersi a disposizione del Comando. Sono note le eccezionali qualità dell'S. 55 — il famosissimo apparecchio usato da De Pinedo per la transvolata dell'Atlantico e da Maddalena nel suo volo di ricognizione polare. È un idro a grandi dimensioni con una apertura d'ala di 24 metri, 42 metri quadrati di superficie portante, un carico utile normale di 3450 kg: può avere una autonomia di 3100 chilometri. È l'apparecchio — tipo idrosilurante e da gran bombardamento, col classico profilo della sua ala rilevata, sulla quale sono incastellati in alto due motori Asso a tandem di 550 HP. ognuno: è troppo noto agli italiani perchè io mi indugi a descriverlo.

La novità era rappresentata, questa volta, dall'armamento completo delle quattro torrette per mitragliatrici, fatto insolito in apparecchi che sono impiegati per una Crociera. Ma poichè si trattava non già di un raid sportivo, ma di una esercitazione militare in grande stile, esattamente paragonabile alle grandi manovre navali, io tenevo personalmente a dare perfetta efficienza bellica agli idro-siluranti adottati. Volli dunque l'armamento completo e disposi

affinchè all'arrivo e alla partenza ogni apparecchio alzasse ed ammainasse la bandiera da guerra.

Naturalmente se idrovolanti di forza e di portata minore erano stati nella Crociera precedente in numero complessivo di sessantuno, e si era arrivati alla formazione di una Brigata aerea, quest'anno occorreva disporre che la maggiore forza bilanciasse il numero più ristretto degli apparecchi, che furono infatti limitati ad uno Stormo speciale rinforzato, così costituito:

31	idrovolanti	S. 55
2	„	S. 59 bis
1	„	S. 55 civile
1	„	Cant. 22 civile
Totale 35	„	

I due apparecchi civili dovevano servire per i rappresentanti della Marina, dell'Esercito e della Milizia, per gli addetti aeronautici stranieri e per la stampa. Sono dotati di una cabina munita di tutto il comfort, capaci ognuno di ospitare dodici persone. Il Cant. 22 che fa servizio sulla Ancona-Zara è munito di tre motori, un Asso di 500 H P. e due semi-Asso di 250 H P. ognuno.

In totale lo Stormo doveva dunque disporre di 72 motori con una forza complessiva di 35 mila H P.: esattamente quelli dell'anno precedente, quantunque il numero degli apparecchi fosse ridotto alla metà.

Anche il motore Asso dell'Isotta Fraschini

è troppo conosciuto perchè debba soffermarmi a descriverlo.

Per coloro che si piccano di tecnica ne darò in riassunto le caratteristiche:

Alesaggio	mm.	140
Corsa	»	150
Regime normale	giri	1850
Potenza garantita al freno	HP.	500
Consumo benzina a pieno carico per HP.	gr.	215 | 520
Consumo olio a pieno carico per HP.	»	7 | 12
Peso del motore con mozzo elica in electron	Kg.	420
Peso del motore con mozzo elica in alluminio	»	440

Apparecchi e motori erano dunque perfettamente in grado di affrontare tappe di gran lunga più estese e più difficili di quelle dell'anno scorso per un percorso complessivo di km. 4667, in luogo dei chilometri 2818 volati nel 1928 sui cieli del Mediterraneo occidentale.

Il grande segreto del successo, l'anno precedente, era stato determinato però non soltanto dal materiale quanto dagli uomini: e per dirla in modo ancor più preciso, dal criterio di scelta del personale: non uomini di eccezione scelti qua e là per l'Italia in organismi aeronautici vari, ma gruppi organici completi e cioè vere e proprie squadriglie normali con i propri comandanti e i propri apparecchi: unità complete, perfette e affiatate. Lo stesso criterio venne tenuto fermo per la Crociera nei cieli di Oriente. La prova fatta dimostra che avevamo ragione. Prima di tutto si mettono in linea per un'azione eccezionale reparti normali, il che dà all'Arma aerea la certezza di possedere

una riserva di uomini del tutto degni dei maggiori campioni, in secondo luogo si ottiene coi reparti organici una tale fusione tra gli organi di comando e quelli esecutivi, una tale disciplina interna del personale, una così perfetta rispondenza tra gli uomini e il personale, che sarebbe follia sperare con un altro sistema di scelta.

Stabilito il criterio di massima per la formazione dello Stormo e affidatone il Comando al colonnello Pellegrini, si addivenne alla sua costituzione, che risultò composta di tre gruppi, l'86, l'87, il 91, ai cui ordini furono messe le squadriglie 170, 171, 190, 191, 192, più una squadriglia speciale che comprendeva l'apparecchio del Sottosegretario di Stato e altri sei idrovolanti per gli invitati e i giornalisti. Ad eccezione di quest'ultima squadriglia, tutte le altre erano composte di cinque apparecchi.

È incredibile l'entusiasmo col quale tutto il personale dell'Aeronautica partecipa in ispirito o di persona a queste Crociere. Essere prescelta e farne parte costituisce un titolo di orgoglio straordinario per ciascuna squadriglia. Se ne parla durante tutti i mesi dell'inverno alle mense degli idroscali, si mettono avanti benemerenze antiche e fatti recenti, si ostentano i titoli speciali di ogni squadriglia nei confronti delle presunte concorrenti, si spera e si teme ad un tempo nell'attesa della chiamata. Poi, quando la Crociera si svolge, è una nobile gara tra l'una e l'altra squadriglia per mantenere più stretta che sia possibile la formazione di volo, per compiere con maggiore rapidità e con la

simultaneità più pittoresca i decolli e gli ammaraggi, elementi tutti che garantiranno alla fine della prova, la conquista della Coppa da assegnarsi alla squadriglia più perfetta. Infine, ad impresa compiuta, per altri sei mesi non si parlerà d'altro e il fortunato sottotenentino che avrà avuto la ventura di volare nei cieli lontani verso gli strani lidi colorati di leggenda del misterioso Oriente, non finirà mai di vuotare il sacco degli aneddoti, delle confidenze e dei ricordi che si allontanano nel tempo.

L'allenamento dei reparti per costituire buone formazioni, è durato questa volta per circa due mesi. Si trattava di unire nel cielo in masse strette e regolari sulla linea del classico V, apparecchi di sette ed otto tonnellate, di manovrarli agevolmente, non soltanto durante il volo, ma, cosa ben più difficile, sulle basi predisposte in specchi d'acqua sconosciuti. L'S. 55 è un apparecchio che vola stupendamente, ma che offre grande presa al vento, sia per la speciale apertura delle ali, sia per la disposizione dei timoni, che costituiscono con le ali delle vele aperte e spiegate per l'assalto delle intemperie. Le difficoltà in cui ci eravamo trovati a Los Alcazares l'anno precedente, con apparecchi di minore portata, ci avevano ammaestrati sulla possibilità di tempeste in laghi chiusi, non meno tremende e pericolose di quelle su mare aperto. In casi di questo genere, la salvezza dell'apparecchio dipende esclusivamente dalla perizia del personale navigante. Quando le onde impazziscono intorno ad uno scafo, ciascun pi-

lota deve aiutarsi da sè, manovrando come meglio crede e meglio può.

I reparti prescelti si allenarono con intensità ed entusiasmo. Ai primi di maggio ebbi occasione di incontrare sul cielo del Quarnero una squadriglia in allenamento. Ero diretto ad Abbazia in volo ad incontrarvi mille dopolavoristi ferraresi che vi si erano recati in escursione, e per lungo tratto il mio apparecchio fu scortato da cinque idrovolanti in formazione serrata così perfetta, da sembrare regolata col compasso. Poi vidi altre squadriglie e quelle che non potei vedere direttamente mi furono mostrate in fotografia.

Ai primi di giugno potevo ritenere terminato con piena soddisfazione il periodo di allenamento. Cessava così di tormentarmi l'incubo che spesso mi rubava il sonno: il timore cioè che il magnifico Stormo dopo aver compiuto in parte o del tutto il percorso dei 4667 chilometri, in qualche baia o in qualche lago lontano dalla Patria facesse la fine della *Invincibile Armada* distrutta dalle intemperie ancora prima di incominciare a combattere.

Intanto venivano spediti alle singole basi di ognuna delle cinque tappe, ufficiali espertissimi per preparare in tempo gli ancoraggi, i rifornimenti, i mezzi natanti e gli alloggi per il personale.

Lo Stato Maggiore aveva direttamente studiato speciali ancore abbastanza grandi per potersi attaccare fortemente ai fondali che sono sempre infidi. I punti di fonda erano individuati da galleggianti in forma di grandi croci. Questi

gavitelli dovevano essere distribuiti in una linea secondo la formazione delle squadriglie, ciascun apparecchio arrivando sullo specchio d'acqua prestabilito, dall'alto riconosceva il punto del proprio ancoraggio e poteva ammararvi vicino per ormeggiarsi nel tempo più breve possibile. Ciascuna squadriglia veniva contraddistinta da una speciale bandiera issata sul gavitello del Comandante della squadriglia medesima.

Non appena fissati gli apparecchi all'ancoraggio, le barche, i motoscafi e i rimorchiatori avrebbero dovuto accorrere in numero sufficiente per portare ad ogni apparecchio la benzina e l'olio per il rifornimento, che doveva essere fatto immediatamente non appena arrivati, anche se la partenza per la tappa successiva fosse prevista per 24 ore dopo. Gli stessi mezzi natanti avrebbero poi dovuto trasportare a terra dopo il rifornimento, quella parte dell'equipaggio che non fosse comandata a pernottare sull'apparecchio.

Il rifornimento presentava particolari difficoltà per la dislocazione delle tappe, e per la notevole quantità di essenza da mettersi a disposizione degli apparecchi nell'andata e nel ritorno.

Infine anche il problema degli alloggi per oltre 200 persone non era semplice. Bisognava procedere a vere e proprie requisizioni di alberghi capaci di ospitare il maggior numero possibile di persone. Non volevamo infatti disperdere troppo qua e là i nostri equipaggi, che potevano essere da un momento all'altro richiamati a bordo in caso di pericolo per gli ap-

parecchi, come accadde infatti a Costanza quando nel cuor della notte si scatenò fulmineamente un furibondo ciclone sul lago di Sud Ghiol.

Aggiungo che la vita di Crociera è dura.

Bisogna quindi fare molta economia di forze. I grandi centri come Atene, Costantinopoli, Odessa, potevano distrarre e disperdere eccessivamente i nostri equipaggi qualora fossero abbandonati a se stessi in piccoli gruppi qua e là per gli alberghi. È noto come gli aviatori abbiano il cuore facile e il costume cavalleresco e galante. Questo fa parte dello stile di tutta la gente avventurosa, abituata a non fare troppo tesoro della propria vita. Le soluzioni trovate per gli alloggi furono tra le migliori. Del resto gli equipaggi diedero nelle varie città straniere, tale prova di serietà e di correttezza, da edificare il pubblico più esigente.

Questa, per sommi capi, l'organizzazione preventiva della Crociera. Non è il caso di esagerarne le difficoltà o attribuire ad essa troppa parte del merito nel successo pieno che ha avuto il volo in Oriente. Chi ha superato e vinto la prova sono i piloti. Ad essi, Comandanti tutti di reparti organici, e ai loro ufficiali, animati da un generoso spirito di emulazione, come ai motoristi infaticabili, che hanno permesso che i motori avessero sempre la loro efficienza, spetta veramente tutta la lode e il pensiero grato della Nazione. Noi potevamo preparare gavitelli, barche e alloggi finchè volevamo: senza l'allenamento dei piloti e la loro esemplare disciplina, non avremmo potuto raggiungere i lusinghieri risultati che ci hanno resi orgogliosi.

Atene.

Odessa.

Costantinopoli.

FRANCOBOLLI DELLA CROCIERA.

Noi potevamo fidarci pienamente dei nostri apparecchi, eravamo sicuri del perfetto funzionamento delle cinque basi prestabilite in Oriente e riposavamo tranquilli sull'allenamento del personale, ma dovevamo fare i conti anche con l'imprevisto, dominatore tirannico ed assoluto del regno dei cieli (non parlo, naturalmente, di quelli paradisiaci). L'Aviazione deve essere pronta in ogni momento ad affrontare una difficoltà che non si aspetta.

Il pilota sul suo apparecchio è arbitro del proprio destino ad ogni quarto d'ora. Molto più che il mare e il cielo sono infidi. Alla calma più idilliaca subentra la tempesta più furiosa e questa spesso non si dà neppure la cura di farsi preannunciare con qualche nuvoletta. Urania disprezza i biglietti da visita. L'imprevisione di questi.... imprevisti! E tanto per avere la coscienza assolutamente a posto, nella organizzazione preventiva di una Crociera occorre predisporre il più scrupoloso servizio meteorologico. Come già l'anno scorso, così anche quest'anno esso fu affidato allo scienziato più illustre e più scrupoloso che possegga oggi l'Italia, cioè il prof. Eredia. Confesso che i procedimenti dei meteorologi mi incutono un sacro rispetto. Essi mi ricordano pei loro procedimenti misteriosi, per le loro formule ermetiche, per la materia stessa che trattano, elemento inafferrabile per eccellenza, l'aria, la funzione degli àuguri antichi, che avevano, beati loro, la facoltà di leggere nel gioco delle stelle, o nelle viscere degli animali, il destino degli uomini.

Certo il prof. Eredia si accingeva a un ben ingrato e difficile lavoro, ma egli l'affrontò con entusiasmo. Già quindici giorni prima che la Crociera incominciasse, correvano veloci giù pei cavi sottomarini o sulle onde invisibili della radio, le formule magiche. Dalle cinque basi prestabilite, trasmessi al centro, i calcoli e le osservazioni si infittivano di cifre. Queste venivano trasportate in graziosi diagrammi incurvati sulle carte geografiche, di linea in linea, di cerchio in cerchio, come il gioco delle onde quando un sasso le percuote. Le linee si allargavano intorno ai punti di depressione barica spostandosi capricciosamente secondo il volgere dei giorni e delle ore. Conclusione finale di tutto questo travaglio, fu l'annuncio che il periodo migliore per l'inizio del volo era il 2 giugno. Ma sempre in virtù di quel tale imprevisto di cui parlavo prima, si vide poi che i cicloni e gli anticicloni avevano deciso di farci una sorpresa: non sempre mantengono i patti conclusi con il meteorologo. Così lo stesso professor Eredia ci consigliò di posticipare all'ultimo momento la partenza fino al giorno 5. Ed ebbe ragione. Se fossimo partiti il giorno 2, ci saremmo trovati in mezzo alla tempesta che dopo aver scorrazzato per l'Egeo si abbattè su Taranto con una fastosa pirotecnica di scariche elettriche. Proprio quel giorno un fulmine uccise a Taranto due persone.

Il prof. Eredia doveva precederci di tappa in tappa per almeno 24 ore. Fu deciso così che egli si imbarcasse sopra una delle unità navali che la Regia Marina aveva messo a nostra

disposizione, per poterci comunicare le sue osservazioni in tempo utile. Così fu fatto.

L'ausilio della Regia Marina costituiva un altro punto del programma di organizzazione preventiva della Crociera. Fu messo a disposizione dell'Aeronautica uno degli esploratori più moderni e veloci, il *Riboty,* al comando del capitano di vascello Cerio; ad esso furono aggiunte quattro cacciatorpediniere: la *Calatafimi* al comando del capitano di fregata cav. Trebiliani, la *Palestro* al comando del capitano di corvetta Rossi, la *Monzambano* al comando del capitano di corvetta Patris, la *Curtatone* comandata dal capitano di corvetta Squinobal.

Queste unità navali costituivano per noi un pezzo d'Italia galleggiante. A bordo di ognuna di esse trovavamo tutto il materiale necessario per gli apparecchi, per i motori, dai radiatori alle eliche, ai timoni, per cambiare qualsiasi pezzo fosse stato danneggiato lungo il percorso.

La collaborazione degli ufficiali di marina non poteva essere più fraterna. Che gioia poter avvistare la nera sagoma delle nostre navi lungo il percorso o nei singoli porti dove lo Stormo aereo ammarava!

I colori della bandiera nazionale per i cieli e per i mari stranieri, danno un elettrico brivido al cuore.

L'Isotta Fraschini costruttrice dei motori «Asso», aveva predisposto perchè ci seguisse lungo la Crociera un uomo di sua fiducia, l'ingegnere Dall'Olio. Altri uomini erano dislocati in varie tappe. L'«Isotta» e la «Siai» le due belle imprese commerciali italiane, tengono alto

il nome della nostra industria nazionale in tutti i paesi del mondo, compresi quelli oltre Oceano.

Esse hanno assicurato all'Italia un ambitissimo incontestato primato. Ma i paesi che ci preparavamo a visitare, ci interessavano in modo particolarissimo. Sono infatti i naturali mercati della esportazione italiana. Paesi giovani, senza moderna attrezzatura industriale, interessati per necessità di difesa militare e per il progresso civile, a mettersi al corrente coi paesi dell'Occidente nello sviluppo dei mezzi aeronautici, essi non potevano non restare ammirati per la prova che l'Italia stava per offrire con la visita.... a domicilio di ben trentacinque grossi apparecchi, utili per la pace e per la guerra.

L'S. 55 si può ben definire il più potente e perfetto idrovolante che passeggi oggi sui cieli marini del mondo. Quando venga usato a scopo civile — come lo è sulle linee tirreniche d'Italia — porta un carico utile di passeggeri e di merci che non è superato da alcun altro apparecchio congenere: ha larga autonomia, belle proprietà marine, un motore che è una perfezione. Che dire delle sue qualità belliche? Con le sue quattro mitragliatrici può difendersi da tutti i lati contro attacchi nemici e rovesciare su navi e centri avversari una spaventosa quantità di esplosivo.

I paesi dell'Oriente, che sono soliti porre in primissima linea, in tutti i tempi, il problema della loro difesa militare, dovevano restare ammirati nel vedere il nostro elegante e possente mostro aereo. La presenza dei rappresen-

tanti delle case costruttrici garantiva il successo di questa parte commerciale della nostra spedizione.

Alla Crociera erano stati invitati i rappresentanti della Marina, dell'Esercito e della Milizia nelle persone dell'ammiraglio Bernotti, sottocapo di Stato Maggiore dell'Armata, del generale Rovere e dell'on. Teruzzi.

L'ammiraglio Bernotti è una delle celebrità nautiche d'Italia. Testa da imperatore romano, piuttosto silenzioso e cauto nell'esprimere giudizi. Uomo di talento, egli è anche uno dei più accaniti.... nemici dell'Aeronautica come Arma a sè. L'ammiraglio Bernotti è infatti il più fiero rappresentante di quella tendenza della Marina che vorrebbe assorbire l'idroaviazione e mettere l'aviazione terrestre alle dipendenze dell'Esercito. Invitarlo alla Crociera era molto piccante per noi che consideriamo, con tutto il rispetto, ubbie del tempo passato le opinioni del valoroso e simpatico ammiraglio. Non mancarono occasioni per misurarci durante il viaggio a singolar tenzone sul campo conteso della unità o dello smembramento dell'Aeronautica. Naturalmente restammo più amici di prima. Il generale Rovere comanda l'artiglieria del Corpo d'Armata di Milano. È un indagatore silenzioso e attentissimo. Credo che anch'egli custodisca in petto una tesi analoga a quella dell'ammiraglio Bernotti. Ma nell'enunciarla era più prudente. Egli partì per la Crociera con un impermeabile che non mancava di suscitare qualche frizzo innocente. Il generale non se lo levò mai. Soltanto una volta

lo vedemmo senza a Bucarest. Ma forse non a causa del sole cocente. Quel giorno — e soltanto quel giorno — il fine e simpatico generale uscì in abiti borghesi.

Cordiale e fecondo, con la sua onesta faccia che ricorda un Giuseppe Garibaldi giovane, l'on. Teruzzi esercitò su tutti durante la Crociera il fascino dell'uomo dalla simpatia esuberante, dai modi improntati al più schietto cameratismo, dalla attività cavalleresca sempre in piena efficenza. Suo ufficiale d'ordinanza era il conte Di Prampero, di Udine, gran signore e gran bonificatore, che era del tutto nuovo a questo servizio e si era volentieri sobbarcato alla sorveglianza delle valigie del suo generale, pur di fare il viaggio in Oriente. Su queste valigie di Teruzzi le tragedie furono frequenti. Non soltanto scomparve una pelliccia, ma di tanto in tanto qualche valigia prendeva misteriosamente il volo. Il povero Di Prampero fece tutto il viaggio col viso improntato alla più affannosa angoscia. Egli non sapeva ancora che durante la Crociera tutto si smarrisce e nulla si perde. A chi lo stuzzicava sull'argomento, rispondeva a occhi sbarrati e braccia aperte, nel suo dialetto natio: «no steme a parlar». Alla fine del viaggio potè finalmente rasserenarsi. Egli aveva compiuto il suo servizio inappuntabilmente. Tutte le valigie erano al loro posto.

Avevo tenuto moltissimo che alla Crociera partecipasse l'on. Teruzzi perchè la sua presenza, quale Capo di Stato Maggiore delle Camicie Nere, sarebbe stata piena di significato nei paesi che stavamo per visitare. L'Aeronau-

tica, arma giovane per eccellenza, si sottoponeva poi volentieri al controllo dei rappresentanti delle Armi classiche, sia perchè il criterio della collaborazione delle forze armate dello Stato non è per noi una figura rettorica, sia perchè i risultati pratici della Crociera potevano interessare molto anche la Marina, l'Esercito e la Milizia. Si trattava infatti di una esperienza di volo in massa del tutto nuova negli annali dell'Aeronautica del mondo intero. Del modo con il quale essa si sarebbe svolta e delle conseguenze che se ne potevano trarre, si sarebbe potuta assai giovare la tecnica militare e nautica.

Infine, secondo un costume che è stato sempre riscontrato ottimo, l'Aeronautica desiderava anche questa volta il giudizio diretto ed obiettivo dei rappresentanti militari stranieri presso il nostro Ministero. Furono così invitati due addetti per l'Aviazione dell'Esercito e della Marina americani, il maggiore Lovell e il C. F. Patrik N. L. Bellinger, l'addetto aeronautico francese capitano Jaques de La Giraudière, quello della Turchia maggiore Hussein Mustafà Bey, per la Grecia colonnello Sotirios Manoussos, per la Spagna maggiore conte De Lovera, nonchè due ufficiali rumeni. Ma urtammo contro una seria difficoltà nei riguardi del consenso dei turchi e dei russi a portare tutti questi ufficiali stranieri con noi. I turchi ci avvisarono che avrebbero fatto passare soltanto gli americani, i russi non desideravano assolutamente nessun ufficiale straniero ad eccezione degli italiani. Non spettava a noi il protestare contro

un criterio che non riguardava affatto l'Italia e così accadde che tutti gli addetti stranieri, ad eccezione dei due americani, dovettero sbarcare dopo la prima tappa ad Atene, mentre i due americani sbarcarono a Varna e ci attesero al ritorno a Costanza. Ecco perchè lo stormo da Taranto ad Atene ebbe un apparecchio in più. Era il « Dornier Wall » della linea civile sul quale erano imbarcati gli addetti. Il fatto che questo trentaseesimo apparecchio rimase ad Atene, indusse qualche giornale estero a stampare una sciocchezza, che cioè un apparecchio dello Stormo fosse in panne fino dalla prima tappa.

Quanto ai giornalisti, seguii il criterio di indicare io stesso ai maggiori quotidiani quelli che avessero già partecipato alla Crociera dell'anno scorso e conoscessero la tecnica del volo. Riuscimmo così ad avere quali compagni di viaggio degli ottimi scrittori, alcuni dei quali molto noti nel campo delle arti e delle lettere, tutti comunque appassionati ed entusiasti: Nosari *(Giornale d'Italia);* Carlassare *(Tribuna);* Vergani *(Corriere della Sera);* Cantalamessa *(Popolo di Roma);* Quilici *(Stefani* e *Corriere Padano);* Ravegnani *(Stampa);* Interlandi *(Tevere);* Trevisan *(Gazzetta dello Sport);* Intaglietta *(Gazzetta del Popolo);* Di Marzio *(Messaggero).* Per il Ministero dell'Aeronautica Ufficio Stampa, li accompagnava il capitano Gardenghi.

L'Aeronautica, che vive della passione e dell'entusiasmo delle masse per le necessità del reclutamento e del suo rapido sviluppo civile

sincrono al suo progresso militare, deve a quel gruppo di scrittori un'ottima propaganda.

Essi parteciparono a tutte le vicende della Crociera, alle sue fatiche e ai suoi rischi: si assoggettarono volentieri alla dura disciplina militare che vige a bordo e a terra durante esercitazioni di questo genere: furono insomma degli ottimi camerati.

Aggiungo che, in conformità alle istruzioni del Duce, da me fedelmente riportate, venne bandita dalla letteratura aeronautica della Crociera, quella gonfia e falsa retorica che fino a qualche anno fa, ha tanto imperversato nella prosa degli inviati speciali. I giornalisti si sono attenuti ai fatti, alle cose realmente viste e vissute. Il campo delle osservazioni individuali era sconfinato. Si trattava di fare a ritroso verso l'Oriente il cammino percorso dalla umanità nel suo processo di incivilimento: paesi ricchissimi di leggenda e di storia, onusti di poesia millenaria, suggestivi per il paesaggio, ed interessanti tutti per vicende recenti di risonanza mondiale, si offrivano all'occhio dell'indagatore, lo tentavano, gli promettevano una messe copiosa di esperienze dirette.

Ogni giornalista prescelto non rappresentava soltanto il proprio giornale, ma un gruppo di altri quotidiani ad esso collegati, cosicchè tutta la stampa nazionale potè offrire al pubblico in tutte le parti della penisola, resoconti freschissimi e completi della Crociera, senza inutili e vuote declamazioni, e sopratutto senza quei servizi di compiacenti esaltazioni di questo o quell'individuo, che suscitano ge-

losie ed ombrosità pericolosissime tra il personale navigante dell'aria. Proibii quindi di fare della reclame ai singoli ufficiali. A cominciare dal mio, i giornalisti non dovevano far nomi. Chiunque vola è portato ad esaltare più del necessario il pilota che lo conduce. Ma due soli apparecchi avevano giornalisti a bordo. E gli altri piloti? Qui del resto era in questione tutta l'Aeronautica, come forza armata. Questa — e soltanto questa — bisognava tener presente.

Speciali francobolli decorativi furono stampati a cura dell'Ufficio Stampa del Ministero. Essi ottennero in Oriente e in Italia gran successo di curiosità sopratutto nel campo dei filatelici.

Insieme col servizio stampa fu provveduto al servizio fotografico e cinematografico, per mezzo del nostro Stabilimento fotografico aeronautico e di due inviati dell'Istituto L. U. C. E., i quali riportarono in Patria la documentazione iconografica della Crociera, raccolta dagli apparecchi stessi mentre il volo si svolgeva. Verso la fine di maggio, la preparazione tecnica e logistica si poteva ritenere compiuta. Nel foglio d'ordini dell'Aeronautica io pubblicai allora le disposizioni relative al concentramento di tutto lo Stormo nelle acque del Mar Piccolo di Taranto. Il comando effettivo di esso veniva affidato, come era stato predisposto, al colonnello Aldo Pellegrini.

Il sottocapo di Stato Maggiore dell'Aeronautica, generale De Pinedo, come già l'anno scorso il generale Armani nella Crociera d'Occidente,

avrebbe prestato l'opera sua durante tutto il periodo della Crociera.

Una fama minore, nel mondo dei profani, circonda il colonnello Pellegrini nei confronti degli assi dell'Aviazione. Ma negli ambienti aeronautici, egli è ben conosciuto. È uno dei più vecchi idrovolantisti della Aviazione italiana. Ha l'apparenza pacifica e bonaria. Una faccia da cardinale, leggermente brizzolato: impeccabilmente armato di un sigaro Virginia che sembra non si consumi mai. Il vecchio lupo di mare compare sotto l'acciaio freddo dei suoi occhi chiari. La voce non perde il suo tono calmo, ma ha un timbro duro.

Agli ordini del colonnello Pellegrini, lo Stormo aveva uomini di qualità superiori, ben degni del comandante: le squadriglie erano affidate a capitani brillanti e provetti. Quanto a me, avevo, come sempre, al fianco Stefano Cagna, trasvolatore, insieme al comandante Maddalena, dell'Artide: la recentissima decorazione al valore e la nomina a capitano, di data ancor più recente, mi potevano far supporre che gli avessero dato alla testa.... Tre filetti d'oro sul berretto che copre un viso da poppante, producono, a volte, simili effetti. Ho dovuto però ricredermi anche su questo dubbio a proposito del mio giovane e valoroso aiutante di volo. Come sempre egli è stato all'altezza della situazione.

Ecco l'organico completo del personale della Crociera

COMANDO DELLO STORMO.

Colonnello A. A.	Pellegrini Aldo.
Tenente Colonnello A. A.	Coppola Vincenzo.
Capitano A. A.	Bonomi Ruggero.
Tenente A. A.	Calò Carducci Jacopo.

87° GRUPPO.

Maggiore A. A.	D'Orso Luigi.

192ª SQUADRIGLIA.

Capitano A. A.	Agnesi Alfredo.
Capitano A. A.	Docimo Domenico.
Tenente A. A.	Draghelli Emilio.
Sotto Tenente A. A.	Uicich Ettore.
Sotto Tenente A. A.	Ignaccolo Giovanni.
Sotto Tenente A. A.	Cudugnello Bruno.
Maresciallo A. A.	Della Bona Luigi.
Sergente A. A.	Alonge Goffredo.
Sergente A. A.	Moretti Fausto.

86° GRUPPO.

Maggiore A. A.	Ilari Eraldo.

190ª SQUADRIGLIA.

Capitano A. A.	Marini Giuseppe.
Capitano A. A.	Boer Luigi.
Tenente A. A.	D'Auria Giovanni.
Tenente A. A.	Aliboni Gino.
Sotto Tenente A. A.	Carra Cesare.
Sergente A. A.	Cesaretti Luigi.
Sergente A. A.	Toffoli Bruno.
Sergente A. A.	Tartaglia Luigi.
Sergente A. A.	Nani Lorenzo.

191ª SQUADRIGLIA.

Capitano A. A.	Del Ponte Epifanio.
Tenente A. A.	Sordi Pietro.

Tenente A. A.	Agnati Giorgio.
Tenente A. A.	Barbicinti Danilo.
Tenente A. A.	Russo Luigi.
Tenente A. A.	Corrado Corradino.
Maresciallo pilota A. A.	Serra Angelo.
Sergente Maggiore A. A.	Marianetti Giuseppe.
Sergente Maggiore A. A.	Giacomino Alberto.
Sergente Maggiore A. A.	Maestri Filiberto.

91° GRUPPO.

Maggiore A. A.	Tempesti Carlo.

170ª SQUADRIGLIA.

Capitano A. A.	Baldini Mario.
Tenente A. A.	Ardisson Filiberto.
Tenente A. A.	Cannistraci Letterio.
Tenente A. A.	Fusco Enrico.
Sotto Tenente A. A.	Bonifacio Dante.
Maresciallo A. A.	Mondo Federico.
Sergente A. A.	Sicco Alessandro.
Sergente A. A.	Pagiaroni Salvatore.
Sergente A. A.	Petrucci Alfredo.

171ª SQUADRIGLIA.

Capitano A. A.	Tonini Carlo.
Capitano A. A.	Giordano Gennaro.
Tenente A. A.	Miglia Alessandro.
Tenente A. A.	Teucci Giuseppe.
Tenente A. A.	Questa Luigi.
Sotto Tenente A. A.	Napoli Silvio.
Sergente A. A.	Gilardi Giovanni.
Sergente A. A.	Paiero Isaia.
Sergente A. A.	Cocchi Amerigo.
Sergente A. A.	Leuro Ferruccio.

REPARTO SPECIALE.

Maggiore A. A.	Briganti Alberto.
Colonnello A. A.	Liotta Aurelio.
Colonnello A. A.	Collalti Renato.
Capitano A. A.	Moscone Emanuele.

Capitano A. A.	Donadelli Renato.
Capitano A. A.	Contoli Adolfo.
Capitano A. A.	Cagna Stefano.
Capitano A. A.	Bacula Adriano.
Capitano A. A.	Del Prete Alberto.
Tenente A. A.	Bonino Guido.
Tenente A. A.	Biseo Attilio.
Tenente A. A.	Di Robilant Edmondo.
Sergente A. A.	Moretti Ireneo.

Oggi che il volo dei 35 apparecchi sulle coste e sui mari di cinque nazioni è compiuto, questi nomi non potevano e non dovevano restare nell'ombra. Ad essi spetta, ripeto, il merito maggiore del successo. E sono lieto di pubblicarli oggi, proprio io che mentre la grande prova era in corso, l'ho voluta fregiata di un nome solo: quello dell'Arma. Di questa, tutto il personale prescelto è stato ancora una volta, veramente degno. « Il popolo italiano — disse a Orbetello il Duce — è fiero di voi ».

II.

DA TARANTO AD ATENE

SUL MARE DI ULISSE

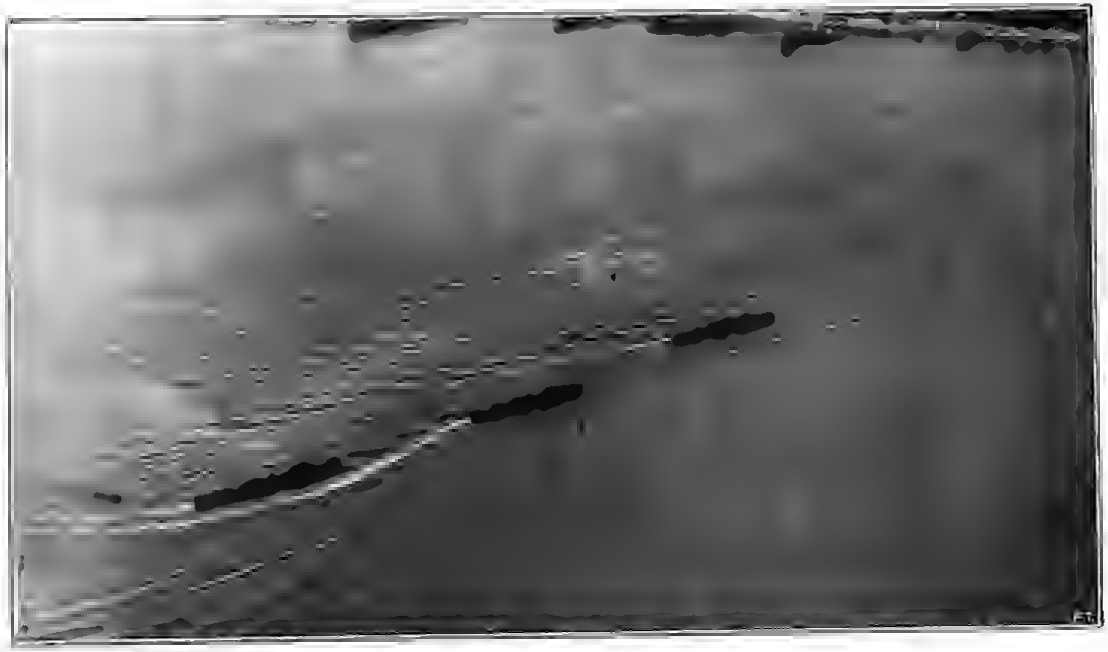
La sera di mercoledì 29 maggio tenni alla Camera l'annuale discorso sul bilancio dell'Aeronautica. Tra le molte altre affermazioni di principio che vi erano contenute, ribadivo il concetto che dovesse considerarsi finito il periodo del «campionismo» o «divismo» aeronautico, in vista di esperimenti ben più interessanti per la vita della nazione e per i fini a cui l'Arma del Cielo doveva servire in pace e in guerra. È la teoria del volo non più ispirato a criterî sportivi, abbacinato dal miraggio di un record individuale, che mette in linea soltanto poche fortunate persone, e lascia nell'ombra le altre, quando non le avvilisce con una gratuita presunzione d'inferiorità, ma mira a valorizzare tutta la massa aeronautica del nostro paese. L'Italia deve dimostrare che la sua riserva di uomini intrepidi e generosi è inesauribile, perchè comprende tutto il corpo dei nostri azzurri volatori del cielo.

Aggiungevo qualche considerazione sui pericoli della vanità personale e della conseguente indisciplina all'indomani di un grande *raid* individuale. Quanti campioni si dovevano considerare perduti dopo l'esito felice di una impresa che aveva scatenato la curiosità spesso morbosa del mondo! E d'altra parte quanta ingiustizia nella ripartizione di una gloria, che pioveva in misura fin troppo abbondante su una sola persona, mentre, per equità, avrebbe dovuto essere distribuita tra i mille anonimi collaboratori del successo!

Massime e teorie non nuove, almeno per me, che le avevo enunciate fin dall'anno scorso. Esperienze recentissime le avevano ormai fatte diventar popolari, a prezzo di amarezze e disillusioni. Quindi il plauso degli onorevoli camerati non mi stupì. Fu invece per me motivo di profondissimo orgoglio ed incitamento a proseguire per la via iniziata, l'alta approvazione del Duce. A Lui costantemente mi ero riferito durante tutti i mesi della mia opera al Ministero dell'Aeronautica ed ero certo d'interpretare esattamente il suo pensiero annunciando che anche l'imminente Crociera nei cieli di Oriente rientrava in tale ordine di idee: esercitazione militare e tecnica di massa, al servizio, non di una persona, ma dell'intera nazione, paragonabile, per importanza e per stile, alle grandi manovre della marina da guerra.

Naturalmente bastò l'annuncio della partenza imminente per rovesciare nelle anticamere del mio Ministero una folla straordinaria di sollecitatori. Tutti avevano qualche cosa di importan-

Gli apparecchi in ormeggio nel Mar Piccolo.



tissimo da dirmi. Ma, come sempre accade in questi casi, l'importanza riguardava soltanto chi veniva a parlarmi: per il Ministero e per me non restava che la magra soddisfazione di cinque minuti di tempo perduti. Questione di prospettiva!

Comunque, io volevo abbreviare nel cuore degli intrepidi scocciatori il senso della pena per la preda che si allontanava, e decisi quindi di accelerare il lavoro veramente utile e di anticipare di qualche giorno il mio arrivo a Taranto. La data d'inizio della Crociera era stata fissata il 4 o il 5 giugno: io fissai la mia partenza da Roma per la sera del 1.°.

Il Capo di Gabinetto, colonnello Pellegrini, che doveva assumere il comando dello Stormo misto, era già a Taranto: affidai quindi la gestione degli affari ordinari di Gabinetto al colonnello Tedeschini, vice Capo, che mi dava il massimo affidamento. Ha l'aria di un frate agostiniano: è scapolo e calvo: conosce l'organismo ministeriale per una diretta, lunga, paziente esperienza.

Il capitano Cagna era andato a prendere il mio apparecchio e doveva raggiungermi a Taranto. Presi con me, quale ufficiale di ordinanza, un ufficiale della Milizia, il conte Francesco Florio, che per essere mio indiretto parente e per aver fatto con lodevole coerenza fino allora la vita del signore, non doveva lungo il viaggio imparare a conoscere meno quali fossero le fatiche di una Crociera. Il colonnello Tedeschini e il mio Segretario particolare, tenente colonnello Pischedda, lo armarono di un cifrario

ed egli dovette incominciare ad impadronirsene: quel volumetto cabalistico non lo avrebbe abbandonato mai più, di giorno e di notte. Alla cifra era aggiunto l'alto onore di farmi le valigie: e non era cosa da poco, dato che io esigo senza discussione il miracolo del massimo di corredo nel più piccolo spazio. Infine egli aveva alle sue dirette dipendenze l'orchestra di bordo, costituita da un grammofono che alle partenze e agli arrivi doveva con un forte altisonante diffondere le note di « Giovinezza » nel caso che le bande inviate a riceverci non la sapessero o non la volessero eseguire. Il conte Florio e il ten. radiotelegrafista Venturini in questa loro ultima mansione si rivelarono due autentici Toscanini.... del disco, e diressero con rara perizia il movimento della manovella e delle puntine di ricambio. Quante volte la canzone ardita echeggiò sugli specchi d'acqua d'Oriente! Era anch'essa un pezzo di Patria lontana che ci seguiva di volo in volo.

Alla stazione la sera del 1.° giugno era convenuto quasi tutto il personale superiore del Ministero. Lo ricordo, non soltanto come una bella dimostrazione di affetto verso di me che pure non mancò di commuovermi, ma perchè per tutto il periodo della Crociera, non riuscii a dimenticare l'espressione di rimpianto e di nostalgia di quei bravi ufficiali, condannati a rimanere fermi al tavolo di lavoro, tra montagne di carte, mentre noi scorrazzavamo per i cieli incantevoli dell'Oriente. Sopratutto mi colpirono i visi lunghi di alcuni di loro molto elevati nel grado e a me carissimi: ecco il famoso generale

Crocco, uno dei più antichi studiosi e tecnici di problemi aeronautici che il mondo possegga, costruttore, insieme con Guidoni e Ricaldoni, dei primi dirigibili, e pioniere della scienza aerodinamica; ecco il generale Ferrari, direttore delle Esperienze e degli Studî, che pur di venire con noi sacrificherebbe qualche anno della sua brillante carriera, il burbero ten. generale Capuzzo, fierissimo soldato e appassionato volatore, fascista della vigilia, che presiede al personale militare e alle Scuole, e il generale Bosio, alto, smilzo, con una specie di buco nel ventre, uno dei più giovani nostri generali, direttore dei Servizi, costretto a rinunciare al volo, che pure è la sua passione dominante, per dominare vasti panorami di diagrammi contabili e di cifre, irte come montagne; ecco il buon generale Lombard, comandante della Terza Zona, che ha il cranio solcato da una profonda e gloriosa ferita, gran cacciatore al cospetto d'Iddio, capo un giorno dell'aviazione fiumana; ecco il generale Valle, ufficiale di grande ingegno, pilota e gran dirigibilista, obbligato oggi ad occuparsi del Demanio aeronautico; ecco il commendator Molfese, direttore dell'Aviazione civile, eterno giovane, la cui nostalgia del volo in Oriente ha caratteri tutti particolari perchè riferita alle sue speciali incombenze. Che dico? Perfino il pacifico e occhialuto commendator Palumbo, funzionario dall'acuto ingegno e dalla vasta cultura, direttore dei Servizi civili e come tale sedentario per definizione, ci manifesta la sua innocente invidia in uno schietto accento di piemontese del mezzogiorno....

— Addio, amici, si parte!

La mattina dopo ero a Bari. Mi aspettavano alla stazione, Di Crollalanza e Albini, questi prefetto e l'altro capo del fascismo della città. Dovevo a questi due amici una breve visita, promessa da lunga data. Approfittai di quella domenica per visitare con loro i ciclopici lavori del porto di Bari e per recarmi nel pomeriggio a consolare l'ombra del gran Federico nel suo maniero di Casteldelmonte.

Al lunedì mattina, mi raggiunsero nella capitale della Puglia i giornalisti della Crociera, e insieme con loro e con l'amico prefetto Albini, che voleva accompagnarmi fino all'ultimo, attraversai in automobile la penisola salentina e raggiunsi Taranto nel pomeriggio.

Albini, ferrarese, compagno di scuola di guerra e di squadrismo, mi faceva da cicerone durante il tragitto. Confesso che immaginavo la Puglia sitibonda del tutto diversa. Le mie impressioni erano rimaste ferme alle letture di quindici anni fa, che me la rappresentavano riarsa e liscia come un pezzo della Gefara.

La trovavo invece verdissima e fresca. Anzi — poichè ormai non posso dissociare più il mio pensiero dalle immagini aviatorie — consideravo dentro di me come la Puglia fosse proprio il paese più antiaeronautico d'Italia per quella sua strepitosa vegetazione d'ulivi e mandorli che non ne lasciano scoperto un solo metro quadrato.

In compenso, come è consolante per un italiano constatare i progressi della propria terra! Misi anche questo all'attivo della Crociera in

Oriente. Non è Bari, non è la Puglia, la nostra testa di ponte verso l'Est?

Arrivai a Taranto inaspettato. L'alto e bianco palazzo dell'idroscalo, che l'architetto Brasini ha saldamente ancorato sulla sommità della collinetta prospiciente il Mar Piccolo, ha qualche cosa del castello medioevale, colle quattro braccia simili a torri piantate sugli angoli possenti, e nello stesso tempo arieggia, per la leggiadria decorativa, il barocchetto romano.

Una grande bandiera tricolore garriva al vento dal suo frontone centrale. Nella gran calma e nella distesa vasta di quel tardo pomeriggio estivo, mi colpì da lontano, arrivando, un noto rombo di motori.

Pregai che nessuno segnalasse la mia presenza ed insieme con l'ammiraglio Cuturi, comandante il dipartimento marittimo, mi godetti dalla terrazza dell'idroscalo la scena di tutto lo Stormo misto che si apprestava a decollare per un volo di prova. Superbo spettacolo! Gli apparecchi occupavano tre chilometri di mare. Distinguevo i colori delle bandierine di ormeggio, i numeri delle squadriglie, la disposizione, fissata già sulla carta, per gli ordinati decolli. Ecco il razzo del Comando. Ecco il piccolo S. 59 che si alza a volo per il primo ad ispezionare lo stacco dello Stormo dalle acque, a seguirne lo svolgimento e riferirne al Comando. Ecco che si alza la prima pattuglietta del Comando di tre soli apparecchi: ecco dietro di essa ad una ad una le altre, in belle formazioni strette: ogni apparecchio lascia dietro di sè sull'acqua una lunga coda di spuma. Dopo pochi

minuti tutto lo Stormo è in cielo, ha tagliato la breve lingua di terra che sta alle spalle della città e vola su mare aperto.

Da quel momento fui convinto che l'allenamento dei piloti era perfetto e che la Crociera sarebbe riuscita benissimo, e lo dissi con tranquilla sicurezza all'ammiraglio Cuturi che mi era vicino. Noi saremmo tornati trionfalmente in Patria dopo 5000 chilometri senza perdere un solo apparecchio.

Tutto era stato ormai predisposto e a rigore si sarebbe potuto iniziare il volo il martedì mattina. Ma, in parte per le notizie meteorologiche ricevute, in parte per non sfidare troppo clamorosamente il celebre detto di Venere e Marte, si rimandò la partenza all'alba del mercoledì. Bellissima cosa non essere superstiziosi ed io infatti non lo sono. Amo tuttavia in casi di questo genere mettermi marinarescamente al vento.

Il martedì fu impiegato nell'impartire le ultime disposizioni. Gli equipaggi si affiatavano fra di loro, i giornalisti buttavano giù le prime impressioni. Taranto ospitalissima, ci festeggiava. Nell'immensa sala dell'idroscalo sedevano fraternamente a mensa a mezzogiorno e a sera più di duecento persone. Morale elevatissimo, buon umore, ottimo appetito: anche queste condizioni del successo erano garantite. All'ultimo momento mi arrivò un telegramma del ministro italiano ad Atene, Arlotta, col quale mi si avvertiva che proprio il giorno dopo, mercoledì, nel momento stesso del nostro arrivo, sarebbe avvenuto in Atene l'insediamento del Presidente

della Repubblica, Conduriotis: che tutte le autorità greche sarebbero state impegnate alla cerimonia e non avremmo potuto quindi ricevere gli onori che erano stati preparati, se non avessimo posposto di un giorno la nostra partenza. Era ormai troppo tardi per cambiare il nostro programma e, previa autorizzazione del Duce, risposi ad Arlotta che saremmo partiti ugualmente salvo a non dare alcuna forma ufficiale alla nostra visita ad Atene, ove saremmo ripassati al ritorno per lo svolgimento completo e tranquillo di tutte le cerimonie alle quali il Governo greco teneva.

Dopo l'ultimo grande pasto comune, al quale presiedeva l'ospitalissima figura del tenente colonnello Rizzoli, comandante l'idroscalo di Taranto, il grande palazzo verso la mezzanotte piombò nell'oscurità. Si concedeva al corpo e allo spirito, prima della gran prova, un onesto riposo. Onesto sì, ma ahimè, assai magro, perchè la sveglia era alle due!

Questa suonò implacabile in quell'ora insolita e trovò tutti pronti al balzo dal letto, annaspanti nella luce ancora notturna per i febbrili preparativi della partenza.

Il piazzale dell'idroscalo alla luce delle stelle sempre più pallide contro l'alba incalzante, era tutto un brusio sommesso di voci, uno scalpicciare di passi, un correrci e rincorrersi di ordini. Dalla riva andavano e venivano i battellini della Marina carichi più del solito di uomini e di valigie. Facevano la spola dagli apparecchi alla terra per tutta la lunghezza di quei due chilometri di idrovolanti.

Strette di mano, ultimi saluti, in bocca al lupo o all'aquila, come altri dice. Arrivo a bordo, deciso a decollare per il primo. Sul mio idro, insieme con Cagna, c'è il tenente radiotelegrafista Venturini, gran aviatore e marinaio di classe, che si terrà in comunicazione con tutto lo Stormo per informarmi ora per ora dell'andamento del volo.

C'è anche un operatore cinematografico della « L.U.C.E. », che deve prendere in volo le scene più belle. Tra queste, naturalmente, sono in previsione gli ammaraggi che desidero anch'io contemplare. Insieme col mio apparecchio partono quelli dei giornalisti che hanno anch'essi necessità di vedere bene e presto, per poi precipitarsi al telegrafo e riferire in Italia. Finalmente con me decollano le autorità ed i più illustri invitati della Crociera: in tutto cinque apparecchi. Si suona un po' di « Giovinezza », si ispezionano i motori, si dà l'ultimo sguardo all'apparecchio.

— Pronto? Pronto!

Ci alziamo a volo nella freschezza dell'aria mattutina. Sono le quattro e trenta. La luce si è diffusa con prodigiosa velocità su tutto il cielo. Sotto di noi compare, bianca come un sogno orientale, la città di Taranto colla sua bizzarra topografia, di qua e di là dal ponte. la vecchia città come raggrumata sullo scoglio cinerognolo del tufo, col suo dedalo di strade tortuose, la città nuova squadrata e regolare in bel disegno geometrico come il sogno artistico di un ragioniere.

Tagliamo nettamente verso sud-est in dire-

zione di Santa Maria di Leuca. L'aria è tranquilla e cristallina. Gallipoli si allunga in mare sul suo minuscolo isolotto, già corteggiato tutt'intorno da piccole imbarcazioni, che si preparano alla pesca. Il paesaggio pugliese, piatto e alberato, mi ricorda la corsa in automobile del giorno prima. Compare dopo circa tre quarti d'ora la punta di Santa Maria di Leuca. Si taglia una fetta di terra sopra Ugento e l'estremo lembo d'Italia sta sotto di noi col suo faro biancastro e il semaforo issato sulle secche della costa.

Ora il mare aperto è davanti a noi. Volo a bassa quota: fra i trecento e i quattrocento metri. Il tempo è buono, ma vi è foschia e vento di fianco. Non posso sviluppare molta velocità. Gli altri apparecchi della mia squadriglia volano vicino a noi in posizione regolare.

La nostra rotta è segnata sulla carta con una linea diritta come la scìa di una freccia: dobbiamo in meno di due ore avvistare la punta dell'isola di Santa Maura. Eccola infatti, l'antica Leucade, mostrarci i contorni lattiginosi delle sue montagne, che scendono a catena da nord a sud, come un ventaglio aperto: il Megan Oros e l'Hagios Ilias col corteo delle cime minori, degradanti verso due punte marine. Le vette superano i mille metri. Mi tengo a sud, come mi indica la bella carta marina che è stata distribuita ad ogni pilota in tante sezioni a cartoncino quante sono le tappe: sorvolo l'estrema penisoletta della Leucade, così sottile in mare da sembrare la punta di una matita, e

mi incastro nello stretto che la divide dall'isola di Itaca, cara al cuore di ogni navigante.

Non ad Ulisse però, ma ad un altro capo, ben più vicino a noi, corre il nostro pensiero. Nessuna riesumazione di gloria e di bellezza classica vale l'immagine della nostra Italia distesa sul suo triplice mare sotto lo sguardo vigile dell'Uomo che ci ha lanciato a volo verso questi cieli. Che cosa farà a quest'ora il Duce? Certo la sua mente ci segue. Egli vede lontano, in mezzo alla gran luce che già incendia l'Oriente, l'ombra minuscola del nostro Stormo, che avanza compatto a portare i colori della Patria sempre più lontano. Senza di Lui queste nostre ali distese, risplendenti di opaco argento, librate sulle isole sacre che sanno le origini eroiche dell'umanità, non sarebbero neppur nate. Il destino d'Italia era senz'ali, prima che Egli venisse. Un'onda di fiera tenerezza mi gonfia il cuore. Penso che ormai il grosso dei nostri apparecchi, da noi preceduto di circa mezz'ora, naviga sul mare aperto.

Prendo il taccuino da viaggio e scrivo:

« Eccellenza Mussolini - Capo Governo - Roma.

« *Crociera aerea nel Mediterraneo Orientale si* « *inizia nel nome del Duce che volle alato il* « *destino d'Italia* ».

A un mio cenno il tenente Venturini accorre e si precipita a lanciare il messaggio per le vie dell'aria. Esso viene raccolto da tutti gli apparecchi in volo e festosi messaggi di gioia rispondono al saluto lanciato al Duce.

La radio dei nostri cacciatorpediniere ci avverte che è già stato ritrasmesso a Roma.

Ulisse con la sua isola pietrosa è presto lasciato da parte. Odio la retorica e i ricordi classici a freddo. Ma come tenere indietro immagini lontane che vengono su dagli anni più felici della adolescenza? Ombra placata del mio professore di greco, povero professor Cippelletti, martire allampanato e magro delle nostre scorribande giovanili, forse anche tu ci accompagni in questa corsa vertiginosa verso le terre del sogno epico.

Certo, fra tutti i libri che ci furono fatti leggere per forza, nessuno rimane vivo nella memoria come l'Odissea. Mi ronza in mente, mentre sorvolo le spietate giogaie di questo primo arcipelago, quel tratto di colore così caratteristico e così moderno: «Itaca a schiena d'asino e a pelle di cane».... Impossibile definirla meglio. Ma l'immagine dura poco. Avanziamo tra l'uno e l'altro scoglio verso la grande palude di Missolungi che apre il golfo di Patrasso. L'acqua marina stagna fra lingue di terra basse e diritte che ricordano la mia lontana Comacchio. La città di Byron nella luce mattinale un po' fosca, è terribilmente triste. Una ferrovia la raggiunge fra le chiazze dell'acqua verde-azzurra e continua verso il mare. Compare su l'altra sponda Patrasso. Le due rive si avvicinano e si incurvano in una specie di canale verso il nord. Il mare prende l'aspetto di uno stretto capriccioso, tutto punte e frastagli. Ecco sulla riva sinistra un borgo miserabile dal nome glorioso: Lepanto. Come poterono le due grandi

armate dei cristiani e dei turchi schierarsi a battaglia fra queste strettoie? Quale destino nella storia dell'umanità è stato scritto sullo specchio azzurro di queste acque? Sotto di noi esse s'increspano appena, agitate dalla brezza mattutina. *Sic transit*....

Tagliamo la punta del capo Drepano e ci avventuriamo sul golfo di Corinto.

Un S. 59 del Comando ci ha quasi raggiunto, mi volto e vedo profilato nel cielo tutto lo Stormo, puntini grigi metallici contro la nuvolaglia che si addensa sempre più. Dallo scirocco che ci ha accompagnato con un po' di pioggia fino all'isola di Santa Maura, siamo passati al vento di levante, che ci costringe a forzare i giri dei nostri motori. All'altezza del capo Nicolò, sotto il monte Parnaso, che innalza al cielo le sue punte nevose, perdute tra le nebbie dei 2200 metri, pieghiamo la rotta verso il sud in direzione dell'istmo di Corinto. Si prosegue a passo di danza, tra piccoli vuoti d'aria che costringono l'apparecchio a un po' di ginnastica. L'istmo è breve e profondo: sei chilometri di lunghezza e ventitre metri di larghezza. È scavato dentro la roccia biancastra che mostra i suoi strati poco coerenti, grossolanamente tagliati da appena quarant'anni. La città, distrutta recentemente dal terremoto, e un tempo tanto gloriosa di colonne, non è ormai che un piccolo gruppo di capanne bianche sulla riva destra. Il ponte della ferrovia attraversa l'istmo presso la sponda del golfo di Egina sull'altro mare. Si intravedono in basso sotto l'arco di ferro le acque tristi e profonde.

" Trentacinque apparecchi volteggiano sulla capitale dell'Ellade, intrecciano una larga aerea corona intorno all'Acropoli.... "

Siamo ormai in volo da quattro ore. L'Attica non è lontana. Un breve braccio di mare ci separa dall'isola di Salamina che ha la costa frastagliata e aperta verso occidente come le dita di una mano. La accostiamo all'altezza di Megara, tutta sgranata sul mare come una frana di ciottoli bianchi: eccoci nella baia di Eleusi: sono le nove. Puntiamo lentamente su Atene di cui si scorge già il biancore lontano dominato dal bizzarro profilo del Licabetto. Tutto lo Stormo procede dietro di noi serrato e compatto.

Ecco le colonne rosee del Partenone. Esse sono la nostra prima mèta. Mi metto un po' di fianco. Godo lo spettacolo meraviglioso. Trentacinque apparecchi volteggiano sulla capitale dell'Ellade, intrecciano una larga aerea corona intorno all'Acropoli, si abbassano di conserva sulla città immensa, risalgono verso il nord, si dirigono nuovamente alla baia di Eleusi. Incomincio anch'io l'ammaraggio. Scendo tranquillo verso il gavitello che la mia cartina mi indica. L'onda è un po' alta e fa ribollire le spume bianche della sua collera innocente contro i fianchi dell'apparecchio. Spengo i motori, mentre Cagna e Venturini fissano gli ormeggi.

Insieme con me ammara lo Stormo. Lo spettacolo è stupendo. Cinque per cinque gli apparecchi toccan l'acqua, la sfiorano lievemente, vi si adagiano sopra con eleganza.

Gli equipaggi sono commossi ed entusiasti per il volo sopra la grande città classica. Hanno visto la meraviglia dell'età antica offrire l'omaggio dei suoi marmi feriti allo sguardo dei giovani vendicatori d'Icaro, e accanto alla bel-

lezza statuaria del passato, fiorire sulle terrazze della città nuova le scritte inneggianti all'avvenire: « Viva l'Italia ». Le semplici parole erano composte con ingenue ma commoventi combinazioni di vasi di fiori. Sulla piccola banchina di Eleusi non c'è molta gente. Vedo l'asciutto e signorile profilo del nostro ministro Arlotta. Mi viene incontro con grande effusione. Avrebbe dovuto trovarsi in quel momento alla cerimonia di insediamento di Conduriotis alla presidenza della Repubblica. Non ha potuto resistere alla tentazione ed è accorso ad Eleusi per ammirare il nostro arrivo: insieme con lui è la sua gentile consorte. Altre signore fanno gruppo. Vedo la marchesa Trionfi moglie del nostro addetto militare. Quante care conoscenze! Come sono tutti festosi! Ci chiedono la ragione del nostro mancato ammaraggio al Falero. Là, ci dicono, si sarebbe rovesciata tutta la città di Atene. Obbiettiamo ragioni meteorologiche. Eravamo stati consigliati a scegliere Eleusi per paura dello scirocco che rende impraticabile la baia. « Ma no, replicano, il mare stamane era calmissimo ». « Scherzi dei meteorologi ». La prudenza non è mai troppa! Del resto anche noi abbiamo osservato dall'alto un va e vieni di macchine sulla strada incatramata e dritta che conduce da Atene al Falero. Ci vedranno meglio al nostro ritorno. Ecco la bionda baronessa Serena col marito, segretario di Legazione. Il comandante Coraggio, addetto navale, circola con un motoscafo da apparecchio ad apparecchio, insieme col capitano Cavallarin, che sa di veneto lontano un miglio, ma parla già tanto greco da un mese

a questa parte, da impartire in questa lingua ordini e disposizioni di vario genere alla piccola flotta di barche che è stata noleggiata per i rifornimenti. Egli ha organizzato la base insieme col ten. Cantalamessa. Incerto fino all'ultimo se lo Stormo ammarasse al Falero oppure ad Eleusi, ha saputo cavarsi bene d'impaccio spostando da un punto all'altro nella stessa mattinata tutta la sua organizzazione. Gli faccio i miei complimenti. Le signore vogliono la cinematografia. Sta bene, facciamoci pure cinematografare. Mentre l'operatore gira la manovella, domando alla marchesa Trionfi se si è perfezionata nella lettura del destino degli uomini sulla mano. Quindici giorni fa questa gentile chiromante mi aveva assegnato un numero di figli veramente eccessivo. « Oggi, le dico, ho le mani un po' sporche: sono cresciuti i figli? » Si scherza, si ride. Non riesco a nascondere il mio buon umore dal momento in cui, fatta in cielo una rapida conta due minuti prima dell'ammaraggio, ho visto che tutti gli apparecchi, nessuno escluso, erano arrivati alla mèta. Ce n'era anzi uno in più. Un « Dornier » dell'Aero-Espresso, sul quale erano saliti gli addetti stranieri destinati a rimanere ad Atene.

Un ufficiale della marina greca si avvicina al nostro gruppo e a nome del proprio governo mi fa le sue scuse per l'assenza delle personalità rappresentative della Repubblica, tutte impegnate alla cerimonia del Parlamento. Lo tranquillizzo rassicurandolo che me ne rendo conto e che spero di incontrarle al ritorno.

Sulla baia dove già tutti gli apparecchi sono

ancorati, è incominciata l'operazione del rifornimento. Non un ufficiale sbarca a terra se prima le quaranta-cinquanta latte di benzina non sono scaricate nei serbatoi. Dopo le cinque ore di pilotaggio, questo contentino di fatica non è fatto per rendere troppo allegri· ma è indispensabile procedere con rapidità e trovarsi domattina all'alba pronti alla nuova partenza.

Il rifornimento è la prima cosa da fare appena si arriva. Poi nella stessa giornata si devono rivedere i motori e gli apparecchi, procedere alle eventuali piccole riparazioni, cose tutte che importano sudore e tempo. La vita di Crociera è dura.

Saluto gli ufficiali superiori, e salgo in automobile per recarmi in città. I 22 chilometri che separano Eleusi da Atene si percorrono sopra un'autostrada tra gruppi di ulivi pallidi, che fiancheggiavano un giorno la Via Sacra. I miei gentili ciceroni non hanno troppo tempo a disposizione per spiegarmi i misteri del culto di Demetra e le belle processioni dell'antichità, perchè il sonno, ahimè, incomincia a farsi sentire.

All'albergo Acropoli, quasi di fronte al Museo nazionale — un albergo nuovo bianco e lindo, di stile nettamente inglese - scendiamo, dolce lusinga per le nostre membra stanche.

Ma il ministro Arlotta mi avverte: « Alle quattro vengo a prenderla per le visite di dovere ». È una sentenza che non accetta appello. Bisogna dormire in fretta.

Intanto compilo il rapporto telegrafico al

Atene vista dall'alto.

Gli apparecchi nella baia di Eleusi durante un tramonto.

Duce che Florio cifra: buone notizie della prima tappa!

Alle quattro facciamo il giro di prammatica. Nell'atrio del palazzetto della presidenza della Repubblica vi è un registro dove si appongono le firme. Un aiutante di campo del Presidente, magro, piccolo, elegantissimo, mi saluta in perfetto francese mentre io rispondo in perfetto italiano.

Un plotone di euzònes con sottanine a pieghe e fiocchi rossi a pompon sotto il ginocchio, presta servizio d'onore.

Continuiamo. Il presidente del Consiglio, Venizelos, che io non conoscevo ancora, ci riceve di persona in una bella sala lucida e fresca. Ci facciamo vicendevolmente molti convenevoli in una breve sosta intorno ad un tavolo. Ci ripromettiamo di conversare più a lungo al ritorno della Crociera. Si riparte e si fa una nuova tappa al palazzo del ministro degli Esteri, Carapanos, che io già conoscevo. Qui il discorso procede ancora in termini più confidenziali. Carapanos è un uomo molto simpatico, che ha vissuto tre anni in Italia quale ministro della Grecia: gran cavaliere, uomo forbitissimo, dalla fluida *causerie* sempre brillante e sempre pronta; la sua famiglia è tra le più antiche e nobili della Grecia. Anche il ministro delle comunicazioni e dell'aviazione civile, Christomanos, è una vecchia conoscenza: quindici giorni prima, trattavamo insieme il passaggio per Atene della nostra linea aerea Roma-Alessandria d'Egitto.

Non è finito. Altre visite ci attendono « Quanto è lungo il cerimoniale greco: non potrebbe, caro

Arlotta, portar lei le carte?» Ma il ministro Arlotta è implacabile. Passiamo dal ministro della Guerra e ci spingiamo al ministro della Marina. Quest'ultimo, Argiropulos, non c'è. Forse in virtù di questa disillusione il nostro viaggio diplomatico finisce. Del resto non c'è ormai altro che il tempo di ritornare in albergo e di vestirci per il pranzo al quale lo stesso ministro Arlotta ci ha invitati.

La Legazione d'Italia è alloggiata in una bianca palazzina, assai civettuola e fiancheggiata da un fresco giardino. Il pranzo, al quale debbono intervenire gli ufficiali superiori che partecipano alla Crociera e le più spiccate personalità della colonia italiana, nonchè l'addetto aeronautico greco a Roma, colonnello Hanussos, dovrebbe essere servito in giardino ma il tempo minaccia pioggia. Così la gentile moglie del ministro ha predisposto molti piccoli tavolinetti nella sala del pianterreno, realizzando un miracolo d'economia nello spazio. Ci stiamo tutti benchè un po' stretti. Argomento principe delle conversazioni è la Crociera.

Naturalmente si parla anche, e molto, dell'Italia lontana, del Duce, e dell'opera sua. Non c'è italiano fuori di Patria che non prenda d'assalto il nuovo arrivato e non si faccia raccontare gli ultimi avvenimenti.

Ho la fortuna di avere vicino a me un uomo la cui squisita cortesia è soltanto superata dalla inesauribile cultura. il prof. Della Seta, direttore della nostra Scuola archeologica ad Atene. Con lui non si rischia mai di restare a corto di argomenti interessanti. Conosce la Grecia antica

come la sua città natale e fa rivivere la vita dell'età classica con una evidenza tutta contemporanea. Egli è il maestro di una giovane schiera di archeologi molti dei quali ho incontrato e conosciuto qua e là per il mondo, nei miei frequenti vagabondaggi aerei. Parliamo del direttore degli scavi di Leptis, poi di quello di Rodi, poi di altri giovani valorosi che si allacciano tutti al maestro amato della scuola di Atene.

Al termine del pranzo il ministro Arlotta pronuncia un discorso di saluto per i valorosi comandanti degli equipaggi che sulle vie del cielo portano ai paesi d'Oriente la testimonianza di una Patria più grande e più forte. Arlotta che parla con voce calma e suasiva ha parole gentili anche per me. Rispondo ricambiando il saluto al ministro e alla collettività italiana a nome delle Ali d'Italia, e rivolgo una grata parola alla nazione greca e al suo Presidente che ci hanno accolto con così cordiale ospitalità: ma il mio pensiero finale va come sempre al Duce che ci ispira e ci comanda. Un grande *alalà* echeggia nella sala.

Al pranzo segue un festoso ricevimento. Ma a mezzanotte possiamo partire. Le signore ci avvisano che desiderano assistere alla nostra partenza. «Quando avverrà?» «Tra non molto» rispondo. La sveglia è fissata per le due e mezzo. Si ride per tanto spreco di sonno: due ore! Ma sono sufficienti per farci trovare domani freschi e lieti sul pontile d'imbarco.

III.

DA ATENE A COSTANTINOPOLI

IN VOLO SUI MINARETI

Alle tre e mezzo usciamo dall'albergo per avviarci alla nostra base di Eleusi. È ancor notte. Per gli ateniesi anzi è ancor sera Perdura nei caffè della città l'animazione che osservammo prima di coricarci alla mezzanotte. Sulle piazze, vasti panorami di tavolini, camerieri che vanno e vengono, avventori che si danno inesauribilmente il turno. Atene è una città calda. Così buona parte della popolazione rovescia il ritmo dell'esistenza, dorme di giorno e veglia di notte. Al tavolo di caffè in tutto l'Oriente si decidono i più grossi destini del paese: si fa la grande e la piccola politica, il pettegolezzo mondano, l'arte e la letteratura. Il caffè è l'ingrediente necessario per la conclusione di un affare di commercio e per qualsiasi trattativa privata, ivi compreso il matrimonio. I greci sono solerti e attivi. È un popolo sveglio, abituato a scorrazzare per il mare. Quando non

può farlo di persona lo fa colla fantasia: quando non lo aiutano le vele od i remi, adopera molto la lingua. Credo che nessun paese della terra si serva della parola in modo più pittoresco ed in forma più tambureggiante. Vien voglia di sedersi ad uno di questi innumerevoli tavolini e di lasciarsi condurre di argomento in argomento attraverso le scorribande dei variopinti discorsi.

Invece ci spinge l'urgenza di arrivare presto ad Eleusi: *volare necesse est*.

Il cielo dell'Attica continua ad essere corrucciato. Da quando siam giunti ci è stato impossibile godere il bell'azzurro terso e secco cantato dai poeti, che ha, dicono, l'apparenza del cristallo. Scrutiamo sull'antica via sacra, cara a Demetra, la nuvolaglia cinerognola che grava sugli ulivi dei colli e si infosca ad oriente, rendendo difficile la vittoria dell'alba. Oggi avremo forse una navigazione difficile.

Sulla banchina di Eleusi formicola la folla affaccendata dei piloti già pronti all'imbarco. Tra quella popolazione di ombre che animano la spiaggetta senza case, di solito raccolta nel suo mistico silenzio a covare i segreti dell'antichità, c'è un gruppo di signore, che fa parte a sè. Guardano silenziose il brusìo mattinale che ha qualche cosa della scena d'oltre tomba. Quelle divise bianche hanno non so che aspetto di fantasmi. L'ora insolita e l'insonnia deve trasportare quelle gentili anime femminili nel campo dell'irreale. Sono le signore italiane che abbiamo visto ieri sera alla Legazione. Fanno gruppo intorno alla signora Arlotta. Hanno vo-

luto mantenere la parola data e sono giunte qua tutte assonnate in abito sportivo su piccole automobili. Presso di loro è l'alta e smilza figura del nostro ministro e l'irreprensibile addetto marittimo e aeronautico. Saluti, convenevoli, frizzi. Le nuvole addossate verso il Pireo forniscono il tema prevalente della conversazione. Tutti guardano verso oriente.

Due motoscafi greci e il solito largo corteo di barchette, agli ordini del capitano Cavallarin e del tenente Cantalamessa, vanno e vengono. Anch'io m'imbarco e raggiungo l'apparecchio che dondola sulle acque grigie della baia.

Il gruppo degli spettatori amici si prepara ad assistere al decollaggio. Dovranno purtroppo attendere un pezzo.

Passa un'ora: sono le cinque. Non si hanno notizie meteorologiche precise dal Bosforo e dai Dardanelli. S'inganna il tempo e il sonno con le risorse che si trovano sul posto. Così si diceva in guerra quando i soldati arrivavano digiuni in qualche località nuova. Passa lentamente un' altr' ora sul quadrante invisibile del tempo. Le risorse del buon umore cominciano a fare difetto. « Tenente Venturini fa lavorare la tua orchestra! » Il nostro Toscanini si precipita al grammofono, issa l'altosonante sull'ala e mette in moto i dischi con una perizia veramente encomiabile. Nell'aria vertiginosa si spandono le note di « Giovinezza ». Si vuole il bis. Venturini aiutato da Cagna, Florio e dai motoristi, non fa il prezioso e lo concede volentieri. Tutto il repertorio delle canzoncine patriottiche passa attraverso la tromba canora.

Qualcuno lontano accompagna col canto le belle note nasali del grammofono. Ma la voce del padrone sta per esaurirsi: non ci sono più dischi e la dura attesa continua! Che fare? Si reclamano canzonette napoletane. Venturini è allibito. Ci mostra due occhi sgomenti: se l'è dimenticate. Grave errore per un maestro d'orchestra di questo genere! Gli viene in aiuto il tenente Cagna. Si scopre che il tenente Cagna ha comprato uno stok di canzonette napoletane in dischi.... indovinate dove? In America, nel paese degli Yankees, dove si è recato con me nel mese di dicembre, non ha perso tempo: ha messo da parte questo bottino. Prima di partire per la Crociera con l'antiveggenza che gli è propria, se l'è portato a bordo ed ora lo offre con aria trionfale al suo compagno di volo adibito alla musica.... classica. Ecco che s'alzano al cielo le arie leggere di *Addio mia bella Napoli,* di *Marechiaro,* di *Surriento,* grande gioia degli equipaggi. Due ufficiali di un apparecchio vicino improvvisano un piccolo ballo sull'ala: l'esempio è contagioso: si balla come si può sulle acque sonnolenti.

Passa un'altr'ora. Sono le sei. E ci siamo alzati alle due e mezzo! Ancora nessuna notizia dai Dardanelli. Che cosa succede? I nostri meteorologi sono peggio dell'oracolo di Delfo. Da velivolo a velivolo partono al loro indirizzo frecciatine ironiche a getto continuo. Forse per analogia col servizio radio che ci fa sospirare, i giornalisti lanciano dal loro apparecchio, per mezzo dei megafoni, messaggi a botta e risposta. È un gioco di fila dove si mette a prova

Lo sbarco a Therapia. — L'ambasciatore d'Italia a Costantinopoli, Orsini Baroni.

la riserva di umorismo, di arguzie e di spirito di ciascuno: battute ironiche, prese in giro, stoccatine a questo e a quello. Non vengono risparmiati i pezzi grossi. Questi stanno al gioco e rispondono con brio. Ogni comunicazione incomincia colla formula sacramentale: *Eiar radio Roma:* dall'apparecchio prossimo si risponde: *al tempo*. L'on. Teruzzi ha perso una pelliccia. Il povero Di Prampero è disperato. L'ha cercata in tutte le stanze dell'albergo, e sempre invano. Restava da perlustrare una sola camera occupata da due inglesi. Forse qualche cameriere sbadato aveva portato la pelliccia di Teruzzi proprio sul loro letto. Che fare? Di Prampero avrebbe voluto svegliarli e perlustrare in lungo e in largo quella stanza ostinatamente immersa nell'oscurità. Pare che stamane gli inglesi avessero il sonno duro. La pelliccia di Teruzzi è stata quindi abbandonata al proprio destino. Del resto fa già tanto caldo che vien fatto di sudare al solo nominarla. L'argomento si presta alle battute della *Eiar radio Roma*. Teruzzi tiene testa bravamente ai frizzi dei giornalisti.

Ma la strana radio di bordo colla quale si inganna il tempo, non riesce a far dimenticare che un'altr'ora è passata: sono le sette. Siamo sull'acqua da circa tre ore: e il buon professore Eredia non si fa vivo! Dall'apparecchio dei giornalisti parte questa comunicazione: — *Eiar radio Roma. Il prof. Eredia avverte che il tempo è moneta.* — Risponde un coro di risate.

Sulla spiaggia il gruppetto delle signore insiste nell'attesa. La loro pazienza ha qualche

cosa di eroico. Guardo col binoccolo sulle sponde vicine. Tutto serve come diversivo. Cerco le vestigia dei templi antichi. La baia ha più che mai l'aspetto di un luogo sacro ai «misteri». Non si vedono che rive coperte di magri ulivi e qualche campo rapato e riarso. Ma no. Ecco nell'insenatura di una piccola valle un'edificio strano. Una tettoia biancastra alta e piatta emerge fra il gruppo degli alberi sopra altri due o tre tetti spioventi. Ha l'aspetto di una rovina, ma non sembra veramente troppo antica.

Binocoliamo. Che cosa sarà? A una barchetta di greci che si avvicina domando qualche notizia più precisa. Ahimè: è un caffè. Uno dei tanti innumerevoli caffè della Grecia. Dalle città, questi locali vengono ricopiati nelle campagne e si mostrano perfino sulle strade deserte per il gusto dei contadini. Ricordo infatti di averne visti perfino sulle coste dell'Epiro, nelle strade più recondite di Corfù e qua e là per le isole: tutti uguali! La visione del piccolo cabaret di Eleusi, riporta alle considerazioni della prima mattina. Capisco il senso e le cause della vita sociale e politica greca negli ultimi cento anni. Troppi caffè. Il caffè, la sigaretta e il giornale: ecco la spiegazione delle rivoluzioni a getto continuo. Tre uomini seduti intorno ad un tavolo e sufficientemente forniti della bruna droga in tazze, sono sufficienti a formare un partito politico. Bisognerebbe mettere in proporzione il numero dei caffè con quello dei giornali e dei partiti.

Mussolini in Italia sarebbe già intervenuto per chiuderne i quattro quinti.

Ancora un'ora. Sono le otto. Ormai si cade dal sonno e dalla noia. E le signore sulla spiaggia resistono ancora!

Ma ecco che finalmente un razzo parte dall'apparecchio del Comando. Un motoscafo passa da apparecchio ad apparecchio per avvertire che in caso di nebbia bassa sul Bosforo, gli idrovolanti attraversino lo stretto uno dietro l'altro, in fila indiana. Sarà una specie di serpente alato che non mancherà di fare invocare la protezione di Allah sulla città minacciata ai poveri mussulmani di buona fede, se pur ve ne sono.

Con questa visione di cicloni, di nembi e di cirri e di altri cataclismi meteorologici, ci stacchiamo da un'acqua che par di pece. Godo dall'alto lo spettacolo delle trentaquattro striature bianche che gli apparecchi sforzando i motori disegnano sulle acque. Un attimo ancora e l'aria è piena di rombi. Tutti ora arrancano per prender quota. Più in alto, più in alto. Dobbiamo salire almeno a millecinquecento. Sotto di noi si delineano le gibbosità scabre e deserte dell'isola di Salamina. Quanta malinconia addensa il cielo su questa terra dal nome glorioso! Io precedo come al solito lo Stormo. Sorvolo il Pireo. Il porto è pieno di piroscafi dai neri pennacchi di fumo. La città immensa non ha pausa di verde. I suoi tentacoli si congiungono colle prime case di Atene che giace, immensa macchia giallastra, sotto le calve colline del Nord. Case e casette orlano la riva del mare sino a Capo Colonna. I campi coltivati rasentano la catena centrale della penisola: sem-

bra, come sempre, una esposizione di tappeti multicolori sciorinati al sole.

Sorvoliamo, di là dalla punta estrema dell'Attica, l'isola di Makronisi. È una fetta di terra stretta e lunga. Non una casa, non un albero.

La mia radio di bordo intercetta in questo momento una comunicazione del Comando ad una delle nostre torpediniere di scorta, con la quale si avverte questa ultima che un apparecchio è stato costretto ad ammarare presso l'isola che ho appena sorvolato. La torpediniera assicura che si reca subito sul posto. Si stacca dallo Stormo anche un altro idrovolante che si abbassa per domandare se l'apparecchio ammarato ha bisogno di aiuto. Senonchè questo fa segno di non aver bisogno di nulla. Deve trattarsi di un'avaria da poco, che i piloti possono riparare da soli coi mezzi di bordo. Procedo più tranquillo.

Ci era stato annunziato l'inizio del cattivo tempo all'altezza del canale dell'Oro, tra l'isola di Negroponte e quella di Andros. Invece proprio in questo momento fa capolino tra le nuvole il sole. È bensì vero che si tratta di un sole clorotico e giallastro, con tutti i segni della malattia organica. Ma insomma esso fa quanto può per contraddire le previsioni dei meteorologi. Il mare è abbastanza calmo. Perdura sulla sua superficie una leggera foschia. Le onde sono sempre di color fondo e denso. Sulla punta frastagliata dell'Eubea prendono però tonalità preziose, dallo smeraldo al topazio, dalla ametista alla malachite. Prima di partire, mia

moglie ha voluto trascrivermi in tanti foglietti di carta alcuni stupendi endecasillabi foscoliani. Passo qualche foglietto ai miei compagni di viaggio e mi diverto ad osservare la faccia stupita dei miei motoristi che non comprendono. Le loro labbra mormorano i versi canori ed io ne indovino il ritmo. Da ragazzo tanto splendore di poesia mi faceva sognare ad occhi aperti: « il navigante — che veleggiò quel mar sotto l'Eubea — vedea per l'ampia oscurità scintille - balenar d'elmi e di cozzanti brandi.... » Faccio segno col dito all'isola sottostante di cui s'alza fino a noi oltre i millecinquecento metri la cima maestosa del Monte Sant'Elia. Fingono di comprendere e sorridono. Il sole indora sempre più deciso i piccoli villaggi della costa frastagliata e sparge pagliuzze metalliche sul gran mare aperto che ci sta davanti. Addio isola dei poeti! Ora siamo nel regno ampio dei venti, soli tra cielo e mare.

La rotta segna il nostro passaggio in mezzo alle isole di Schiros e di Psara. Scorgo soltanto quest'ultima. L'altra si perde tra la foschia. Ci avviciniamo all'isola di Mitilene, l'antica Lesbo. Dove sarà Saffo dai capelli di viola? Non si finisce più di navigare sopra memorie di liceali che ad ogni istante agganciano il pensiero ed il cuore ad un nome celebre. Questo è realmente il mare dei ricordi. Il vento pensa a distrarci un poco con qualche giro di danza, del resto estremamente cortese. Il mio apparecchio vorrebbe rifiutare l'invito e procedere per conto suo. Ma non sempre è possibile. Bisogna essere gentili per forza e ballare anche

quando non se ne ha voglia. Tra l'ultima punta di terra sorvolata sull'isola di Negroponte e la costa d'Asia, la nostra cartina segna circa 300 chilometri. Sono ormai le dieci e mezzo: dovremmo esserci vicini.

Ecco infatti una piccola gobba oscura sul mare. È l'isola di Tenedo. Là sbarcarono i Greci di Agamennone per il riscatto della bella Elena. Sorvolo l'isola, disabitata e sterile come tutte le sue consorelle, e mi avvicino alla costa.

Vogliamo avvistare Troia. I due fiumi più celebri dell'antichità, lo Scamandro e il Simoenta, sfociano in mare le loro acque magre. Hanno ben poco di epico. Il luogo è roccioso all'interno, brullo e giallo, fra schiene di colline spelacchiate e melanconiche. La carta mi dice che sull'ultimo contrafforte di esse, sono visibili le celebri mura che il carro di Achille percorse trionfalmente trascinandosi dietro vertiginosamente il corpo del disgraziato eroe troiano. Purtroppo non riesco a distinguere nè le mura, nè l'Acropoli, sacre all'immortale poesia. Il sole eguaglia nella sua luce giallastra la miserabile creta dei colli alle vestigia della ruina epica. Allora dalla leggenda omerica vien fatto di passare senza scrupoli alla *Elena Tindaride* dell'amico Nosari. Questo romanzo non gareggia certo coll' Iliade del gran cieco, quantunque tratti lo stesso argomento ed abbia per sfondo queste scene millenarie. *In terra coecorum* Adone Nosari porta il monocolo. Se non bastasse questo a distinguerlo, c'è la mazzetta inglese di malacca che lo svelerebbe per un assiduo frequentatore dell'Aragno. Ma tant'è: da quando

siamo in viaggio, *Elena Tindaride* ci ha fornito più argomenti di conversazione e di polemica dell'Elena omerica. L'apparecchio sul quale è imbarcato Nosari — il Cant 22 — naviga vicino al nostro. Immagino il cranio calvo di Adone curvo al finestrino in cerca dei luoghi che egli ha illustrato e descritto senza averli mai visti. Oramai il nastro azzurro dei Dardanelli già serpeggia sotto il nostro apparecchio. Abbiamo lasciato a destra il forte di Kum Kalè, a sinistra quello di Siddel-Bahr. Compaiono le traccie delle trincee di guerra e poco più in sù i resti ancora visibili delle navi inglesi affondate nel tentativo di forzare lo stretto: scheletri giganteschi di un verde più cupo del mare. Per fortuna non c'è ombra di nuvola in cielo e il mare è calmissimo. Indico a Cagna il punto dove arrivò la pattuglia delle torpediniere di Millo. Sopra una di queste era a bordo Sirianni, il mio collega alla Marina. Visto dall'alto lo stretto si svela in tutta la sua formidabile attrezzatura difensiva. Ma l'aeroplano che lo sorvola tranquillamente dai suoi millecinquecento metri, allontana nel tempo come una cosa preistorica la celebre teoria della inviolabilità dei Dardanelli. Che cosa sarà di essa fra cinquant'anni?

La penisoletta di Gallipoli si incunea nel continente europeo, bagnata da un suo duplice mare. Noi filiamo in pieno Mar di Marmara al disopra dell'isola Afisia, e le coste dei due continenti si allontanano all'orizzonte come due braccia aperte. Ecco l'isola di Marmara che ha le coste alte e scoscese strapiombanti in mare: specie di muraglie, innalzate da divinità

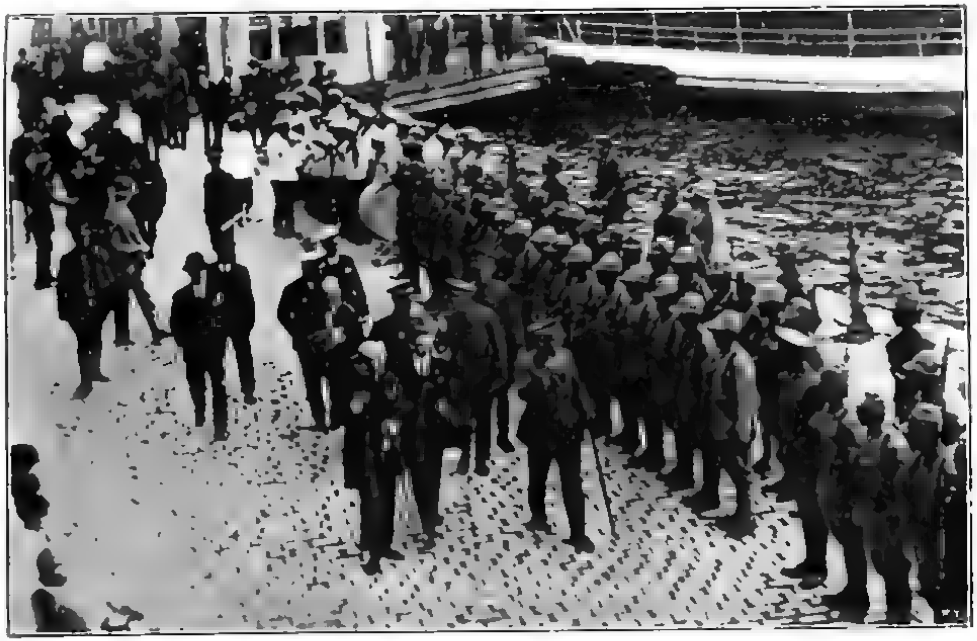
marine, in difesa della lunga valle verdissima che giace in mezzo all'isola.

Incominciamo a scorgere il va e vieni dei piroscafi che rendono così caratteristica la vicinanza di Costantinopoli. Ci abbassiamo per vederli meglio. Il più maestoso di tutti si popola di gente sul ponte. Vediamo gran movimento a poppa. Scendiamo a bassissima quota sino a sfiorare l'antenna della radio. Ed ecco che una immensa bandiera tricolore viene aperta e distesa sul gran tavolato del ponte e tenuta ferma contro la furia del vento. È un piroscafo del Lloyd Triestino. Tutti si sbracciano a salutarci, agitando cappelli e fazzoletti. Il mio esempio è imitato da tutto lo Stormo che scende fino a cento metri sulla bella nave tricolorata. Un nostro cacciatorpediniere un po' più avanti, cavalca le onde come un puro sangue a grandi sbalzelloni conquistatori. Sullo sperone della poppa armata di corazze, fluttua la bandiera nazionale.

Ma la scena più commovente ce l'offre un piccolo veliero che arranca verso i Dardanelli col vento in poppa, come se Eolo soffiasse a gote piene entro le sue vele bianche. Anch'esso ha la sua bandiera più grande e maestosa da issare in segno di saluto. Vediamo i marinai affaccendarsi, dar mano alle corde e tirarle. Sento nel cuore il colpo secco del panno che si scioglie al vento e l'urlo della ciurma che sale fino a noi lanciato dai robusti polmoni. Dio ti porti fortuna, piccolo veliero italiano!

I 200 km. del Mar di Marmara dai Dardanelli al Bosforo, sono percorsi in un'ora e mezzo.

· Giovani Italiane „ di Costantinopoli a Therapia per l'arrivo degli italiani.



Reparti di truppe turche a Therapea per l'arrivo dello Stormo.

Ormai avvistiamo il gruppo delle isole che circondano la gemma del Bosforo, Prinkipo, la Capri turca. Essa compare alla nostra destra, tutta boschetti di cipressi e pendii dolci di giardini, tappeti rasi di prati e incantevoli golfi marini: luogo di delizia, di sogno e di estasi: vero campione in terra del paradiso delle Urì. Indovino la strada che percorsi cinque anni fa sposo novello tra gli oleandri e i mirti, su dal piccolo porticciolo in vista di Stambul, tutta infocata nel vespro, fino alle piccole vette dalle quali appare la costa d'Asia avvolta nel suo silenzioso mistero. Mi faceva da guida allora l'arguto spirito di Cornelio di Marzio, perlustratore infaticabile di queste terre e di questi mari. Forse lo stesso ricordo avvince anche lui, mentre naviga qui accanto, sull'apparecchio dei giornalisti.

Un ricordo tira l'altro come le ciliegie: mi sovviene ora che oggi compio trentatre anni. Il celebrarli tra cielo e mare nei luoghi sacri alla poesia e al sogno, mi sembra presagio di destino benigno. Mando in cuor mio un commosso messaggio all'Assente.

A sinistra è l'isola dei cani. Cinque anni fa Di Marzio faceva da cicerone a me: ora io faccio da cicerone, come posso, ai miei compagni di volo. Mi servo di uno speciale portavoce, che termina sul casco di Cagna. Posso parlare al mio aiutante a voce naturale. Nel 1912 i tedeschi, che allora comandavano a Costantinopoli, consigliarono i turchi a sgombrare completamente la capitale dall'esercito innumerevole di cani che la popolavano. Per legge cora-

nica il mussulmano non può uccidere il cane. Fu trovata una via di mezzo. Tutti i cani di Costantinopoli furono caricati a migliaia e migliaia sopra speciali vapori, e scaricati su quest'isola deserta, dove non corre neppure un filo d'acqua. Le povere bestie furono così condannate a morire di fame e di sete. Raccontano i viaggiatori del tempo, di avere assistito da lontano a scene selvagge. I cani finirono per sbranarsi tra di loro. A lungo durò sul mare, di giorno e di notte, il loro lugubre urlo straziante. Poi venne il silenzio e le loro ossa biancheggiarono al sole. Dall'apparecchio, oggi, nulla più compare: roccia scheletrita e nuda. Accostiamo ormai l'imboccatura del Bosforo. Il tempo continua a mantenersi galantuomo con noi, perfido per i meteorologi, che lo hanno previsto tempestoso e intrattabile.

Subito compare, non appena sorvoliamo la terra, l'aeroporto di Santo Stefano. Vediamo alcuni apparecchi pronti a partire presso la grigia massa degli hangars. Qui fa capo la linea francese della *Cidna,* Parigi-Costantinopoli, che sarà prolungata fino ad Aleppo. Al nostro arrivo tre apparecchi si alzano a volo e ci vengono incontro. Sono manovrati con maestrìa. Essi si incolonnano con noi e ci fanno scorta d'onore per tutta la traversata del Bosforo fino alla baia di Buyukderè.

Ormai si stende sotto i nostri occhi ammirati tutto l'incomparabile panorama di Costantinopoli. È un'immensa distesa di palazzi e di case, qua intersecati da parchi e giardini, là allineati in immensi rettangoli di piazze.

Cupole gonfie, punteggiate d'oro, e mille steli di minareti sottili ed aguzzi si ergono a dominare la marea delle abitazioni sulle quattro rive marine, a cui la città è addossata: le due sponde del Corno d'Oro sembrano incunearsi come una ferita nel groviglio denso dei quartieri più popolosi: la riva d'Europa e la riva d'Asia sono vicine come spalliere erbose di un canale: il verde dei giardini del Serraglio da una parte, la cupa macchia dei cipressi di Scutari dall'altra.

Tutto lo Stormo si è ora riunito in formazioni serratissime. Scendiamo a trecento metri, intrecciando insieme un'ampia corona aerea intorno alla stupenda città. Il rombo dei nostri motori arresta la gente sulle vie e sulle piazze. Mille visi si appuntano verso di noi. Qua e là si agitano cappelli e fazzoletti. Continuiamo a volteggiare maestosamente. Non siamo sazi di ammirare lo spettacolo, che è certo unico al mondo. Dal Corno d'Oro il nostro esploratore che è giunto con un giorno di anticipo su di noi, spara a salve in segno di saluto. Si scorgono nettamente i fiocchi di fumo uscir dalla bocca dei cannoni del *Riboty:* l'aria trema ad ogni scoppio: risponde l'ansito rabbioso dei nostri motori. Questa ora di ebbrezza a cui il sole, finalmente libero e nudo, aggiunge i suoi dardi infuocati, non sarà tanto presto dimenticata nella nostra memoria.

Con una svelta virata lascio lo Stormo per precederlo di qualche minuto a Buyukderè ad ammirarne l'ammaraggio. Faccio una rotta serpentina sul Bosforo, sempre tenendomi a bassa

quota, vedo sfilare ad una ad una le baie delle due rive, soffici di arborea capigliatura, verdi e fresche, biancheggianti di ville. Sopra la baia, assegnata al nostro ammaraggio, galleggiano i gavitelli come croci candide. Scendo vicino al mio fra un biancheggiare di spuma.

Subito, dai fianchi della nostra torpediniera ancorata lì presso, si stacca una piccola lancia a vapore, che raccoglie me e gli ospiti degli altri due apparecchi, che hanno ammarato col mio, le autorità invitate per la Crociera e i giornalisti. Sono circa le tredici. Abbiamo fatto cinque ore di navigazione.

Sulla lancia è imbarcato il capitano Silvestro Orsini che ha organizzato la base; egli mi spiega che il « Gazì » ha messo a mia disposizione il suo splendido *yacht*. Vengo condotto su questa piccola elegantissima nave ed ivi incontro l'ambasciatore d'Italia, Orsini Baroni, illustre conoscenza, insieme col comandante Maroni, addetto marittimo, il colonnello Capizzi, addetto militare, il buon Bova ed altri carissimi amici miei. I saluti sono cordiali e affettuosi, ma brevi. Già arriva sul cielo a bassa quota lo Stormo. La manovra di ammaraggio è come sempre svelta, agevole, sicura. Squadriglia per squadriglia gli apparecchi, dopo aver volteggiato per opporsi al vento fin quasi all'imboccatura del Mar Nero, toccano l'acqua con leggerezza da farfalla.

Restano in cielo soltanto i tre apparecchi turchi che ci hanno accompagnato fin qui; anch'essi dopo alcune audaci ed eleganti giravolte, scompaiono in direzione di Costantinopoli.

Arriviamo colla *mouche* fino a Therapia. La

Ufficiali aviatori turchi in attesa dell'arrivo dello Stormo.

spiaggia di questo nido di delizie estive, prediletto dai turchi forse più ancora che dagli europei, è nera di gente.

Quando scendo, una musica suona inni italiani. Tutta la colonia è schierata di qua e di là dell'imbarcadero. I fascisti in camicia nera sono al comando di Campaner, un veneto che vive a Costantinopoli mercanteggiando i noli della « Sitmar », tanto per dimostrare che non è spenta del tutto la tradizione della vecchia Repubblica regina dell'Adriatico: della vecchia Repubblica veneta mantiene l'abito fiero e le costumanze gentili, nonchè.... l'insopprimibile accento. I bambini delle scuole sono tutti balilla come nel verso di Mameli: piccoli frugoletti in camicia nera dagli sguardi vispi; gruppi di Piccole italiane mettono una nota di bianco sul nero e cantano a squarciagola; gli ordini religiosi sono largamente rappresentati: tra questi mi è carissimo il saluto dei Salesiani, che portano dovunque e sopratutto in Oriente, quel loro fuoco di italianità, così misurato in forme sagge e composte, ma insieme così tenace ed inestinguibile, figli in gran parte del forte Piemonte. La dimostrazione è spontanea e vibrante. Con l'ambasciatore d'Italia mi avvio, prima di tutto, a salutare il comandante del Corpo d'Armata turca, Nadir Pascià, che rappresenta qui il presidente della Repubblica Mustafà Kemal Pascià, il « Gazì » salvatore del popolo e dello Stato Ottomano. C'è anche il Valì di Costantinopoli, con un seguito di personalità e di ufficiali turchi. Passo in rivista un bellisssimo battaglione di soldati turchi, gente dagli occhi fieri e decisi,

dalla pelle abbronzata, dall'alta corporatura aitante, ben vestiti, bene equipaggiati, bene armati. Davanti a soldati di questo genere, si comprende il segreto della insospettata vitalità della nazione turca, che ha saputo fronteggiare tutta l'Europa vittoriosa e costringerla ad abrogare la condanna a morte della nazione ottomana. Questa è gente che ha saputo fare la guerra ieri, e può rifarla domani con uguale sicurezza. Gli ufficiali hanno i baffi tagliati all'americana, cortissimi sotto il naso, i capelli corti a spazzola, il viso raso e angoloso: sono tutti modellati sulla popolarissima figura del « Gazì ». Manifesto a Nadir Pascià il mio animo grato per le festose accoglienze che lo Stormo aereo italiano riceve dalle autorità turche e lo prego di rendersi interprete dei miei sentimenti presso il presidente della Repubblica. Mentre si svolgono queste cerimonie ufficiali, dalle masse compatte dei fascisti presenti si alterna il grido di « Viva l'Italia » con quello di « Viva la Turchia ». Mi avvicino a questa massa brulicante di popolo italiano, e, tanto io quanto i miei ufficiali veniamo letteralmente coperti di fiori.

Grandi mazzi vengono caricati sulle automobili che ne sono zeppe. Si fa d'improvviso un grande silenzio. Il nostro ambasciatore Orsini Baroni mi esprime la commossa aspettazione per le Ali italiane da parte della nostra colonia, e la gioia che erompe da tutti i petti per lo spettacolo che l'Ala tricolore ha offerto poco fa agli occhi degli stranieri e dei connazionali sulla ospitale terra turca. Rispondo che il Duce ci ha inviato sui cieli d'Oriente messaggeri di

una nuova potenza e civiltà italiana. Il bravo Campaner aggiunge parole di fede ispirate e vibranti. Poi mi presenta i fascisti di Costantinopoli fra i quali vi sono tanti italiani benemeriti della Patria.

Si passa all'Hôtel Tokatlian, letteralmente coperto di bandiere italiane e turche. Il sole illumina la bellissima scena, che ha per sfondo e per contorno le colline verdissime e le acque del Bosforo, sfolgoranti di tutto il loro leggendario incantesimo. Le acclamazioni non riescono a calmarsi. La folla si assiepa nei grandi saloni del pianterreno, aperti sul mare con grandi vetrate. L'ambasciatore mi avverte che dalla sede estiva dell'Ambasciata d'Italia, a pochi passi dall'albergo, le LL. AA. la Duchessa d'Aosta e la Duchessa delle Puglie, giunte a Costantinopoli il giorno prima, hanno assistito all'arrivo dello Stormo, applaudendo a lungo all'Ala italiana. Mi reco subito con Orsini Baroni a porgere loro il mio omaggio. Entriamo in un grande palazzo bianco prospiciente il mare e fiancheggiato da un densissimo parco di vecchi lecci giganti. La Duchessa d'Aosta e la Duchessa delle Puglie mi ricevono con la loro antonomastica grazia principesca: sono entusiaste del volo: mi descrivono con accenti commossi l'ammaraggio superbo a cui hanno assistito. A nome dell'Armata del cielo Le ringrazio delle belle parole e descrivo loro sommariamente le vicende dell'ultima tappa. Ricordo l'alta e nobile figura del Duca delle Puglie che dedica al volo gran parte della sua attività, ed è un pilota valentissimo, orgoglio e vanto dell'Aeronautica italiana.

Ritorno in albergo per prendere un bagno, tanto più che alle fatiche del volo si aggiunge un caldo notevole. Questo tanto diffamato sole del Bosforo, che avrebbe dovuto accoglierci con il broncio, brucia invece senza misericordia. Ma i giornalisti vogliono vedermi. Li ricevo subito e rimango con loro un quarto d'ora, ricevendo e scambiando impressioni di viaggio gaie e pittoresche. Mentre stiamo così tra noi, ragionando sulla sorte toccata all'apparecchio che ha ammarato presso l'isola di Macronisi, si ode per l'aria un rombo: è un velivolo che passa sul nostro albergo a bassa quota. Tutti si precipitano alla finestra: è l'S. 55 che ritorna trionfalmente a riunirsi allo Stormo. Grandi esplosioni di letizia. Arriva poco dopo il lungo e ossuto capitano romagnolo Bonomi, con la sua faccia ciondoloni, per annunciarci che lo Stormo è al completo, perchè l'apparecchio rimasto indietro ha potuto riparare da solo il lieve guasto alle candele e ripartire senza neppure attendere l'arrivo della torpediniera inviata in suo soccorso. I giornalisti vogliono un vermouth per festeggiare l'avvenimento, che dimostra la preparazione e lo spirito dei nostri piloti. Mi avvisano che il pilota dell'apparecchio che ha avuto la piccola avaria e ha raggiunto ora con tanta sollecitudine.... l'ovile, è il tenente Sordi, una specie di gigante alto e biondo dal viso lentigginoso, formidabile pilota e navigatore di primo ordine.

Sono ormai le tre pomeridiane. Non c'è che il tempo per rivestirsi e partire con Orsini Baroni alla volta della città, che dista di qui una

Gli idro. ancorati nella baia di Buyukdere

Battello turco con bandiera italiana e turca.

ventina di chilometri. Dobbiamo fare delle visite di dovere, impegno che deve essere soddisfatto ad ogni tappa del nostro viaggio.

Compilo la mia relazione al Duce, che il capo manipolo Florio si accinge a cifrare con doppia chiave: poi in automobile mi avvio verso Costantinopoli. La visita al Comandante del Corpo d'Armata turco è compiuta in termini di cordiale semplicità come si addice allo stile militare.

Io conosco abbastanza bene Costantinopoli per averci abitato un mese nel 1924. Ma la città, forse proprio per questo, raddoppia per me il suo fascino.

Purtroppo il tempo è poco: appena quanto basta per fare un piccolo giro in automobile. Ritorniamo in albergo per vestirci e verso le nove siamo tutti all'Ambasciata per il pranzo. Qui l'ambasciatore mi viene incontro assieme col principe Borghese, che rappresenta l'Italia nella Commissione degli Stretti. Egli mi avverte che la Commissione si è riunita per esaminare, dal punto di vista dei trattati internazionali, il nostro passaggio attraverso i Dardanelli e il Bosforo. Sembra che noi ne stiamo violando una delle clausole capitali. A Losanna le potenze dell'Intesa stabilirono che dagli Stretti non potesse passare un gruppo di velivoli superiore alla quantità massima di velivoli posseduta da uno qualsiasi degli Stati rivieraschi del Mar Nero. Nel caso specifico la Russia era la Nazione che ne possedeva di più: ma il numero degli apparecchi russi non arriva che a ventuno, mentre il nostro Stormo è composto di 35

apparecchi. La Commissione degli Stretti ci avverte che soltanto 21 idrovolanti italiani avrebbero potuto nella mattina seguente varcare in cielo le acque del Bosforo.

La stranezza della situazione è questa: che i trattati di pace hanno istituito la Commissione degli Stretti quale garanzia di difesa per gli Stati rivieraschi del Mar Nero, contro ogni eventuale insidia o attacco nemico. In altri termini doveva essere uno di questi Stati a chiedere la protezione della Commissione degli Stretti contro di noi, presumendo che gli apparecchi italiani potessero arrecargli minaccia o danno. Invece le nazioni interessate non soltanto non hanno protestato, ma hanno anzi accolto, come una bella prova di amicizia, l'annunzio della visita dello Stormo italiano.

Si tratta dunque di una delle tante manovre diplomatiche compiuta da qualche potenza assai lontana dal Mar Nero. Sotto la bandiera che dovrebbe proteggere i piccoli stati del Mar Nero, si nasconde la solita merce: il dispetto e la stizza per il successo italiano.

Ad ogni modo non si può controbattere la lettera del trattato che parla chiaro ed esplicitamente. Che fare? Lasciare quattordici apparecchi nostri imbottigliati nelle acque del Bosforo? Mi ricordo che in una occasione consimile i nostri bravi navigatori genovesi a metà del secolo XV trasportarono le loro navi sulla terra ferma e fecero loro attraversare all'asciutto il territorio conteso, con ben organizzato traino di buoi.

Adotto quindi una soluzione del genere e dò

ordine al comando dello Stormo che quattordici apparecchi nostri all'alba del giorno seguente si stacchino dal grosso dello Stormo, facciano marcia indietro fino a metà del Mar di Marmara poi.... continuino il volo deviando la rotta sul continente asiatico fino a raggiungere il Mar Nero attraverso la penisola di Ismid.

Con i mezzi aerei il problema si risolve ancor più facilmente che con le navi dei genovesi. Partecipo questa decisione in una lettera scritta seduta stante, al nostro ambasciatore che si impegnò di recapitarla alla Commissione degli Stretti.

La lettera era così concepita:

Cospoli, 6 giugno 1929.

« Signor Ambasciatore,

« In seguito alla comunicazione verbale fat-
« tami dal rappresentante del R. Governo alla
« Commissione Internazionale degli Stretti, l'av-
« verto che per riguardo alle disposizioni del
« Trattato di Losanna, ho ordinato che soltanto
« ventuno apparecchi armati entrino nel Mar
« Nero attraverso lo Stretto.

« I rimanenti apparecchi armati dello Stormo
« rientreranno domattina nel Mar di Marmara e
« raggiungeranno il Mar Nero, rispettando le
« disposizioni contenute nella Convenzione degli
« Stretti.

« Con ossequio

ITALO BALBO „

Come contentino voglio ringraziare con un vibrante telegramma il Capo della forte nazione turca, la sola che avesse avuto ragione di protestare per la presunta nostra violazione degli Stretti, mentre ci ha accolto con così festosa ospitalità. Redigo quindi il seguente dispaccio all'indirizzo di Mustafà Kemal Pascià:

« Ammarando sulle rive del Bosforo il mio « primo pensiero è di presentare i miei rispet- « tosi omaggi e quelli dell'Aviazione italiana a « V. E., Capo beneamato della nazione turca e « di esprimerVi la gioia che provo nel trovarmi « in questo paese così ospitale e unito da così « sincera amicizia con l'Italia ».

Al Presidente del Consiglio dei Ministri, Ismet Pascià, invio il seguente telegramma:

« Nel toccare il suolo turco mi è grato presen- « tare a V. E. i migliori omaggi miei e i più caldi « ringraziamenti per la magnifica accoglienza che « mi è stata fatta dai rappresentanti del Governo « turco e dalle Autorità di Costantinopoli ».

Poi andiamo allegramente a pranzo.

Ad esso partecipa anche S. A. R. la Duchessa delle Puglie.

Com'è noto, la nostra Ambasciata è stata dopo la guerra collocata nel vetusto palazzo che la Repubblica di Venezia costruì a Pera durante i secoli del maggiore splendore. L'Austria dopo l'annessione di Campoformio si era impadronita del palazzo. Con la guerra mondiale l'eredità di Venezia è però ritornata all'Italia la quale così possiede la più bella e ricca Ambasciata di Costantinopoli.

Il grande salone questa sera contiene non

I rifornimenti a Therapia subito dopo l'arrivo.

meno di trecento persone. Musica e fiori allietano il grande simposio. I colori nazionali e lo spirito altissimo che anima queste ore di cordiale e signorile riunione ci fanno dimenticare la enorme stanchezza di una giornata che è incominciata alle due del mattino e si conclude dopo la mezzanotte.

Allo champagne, l'ambasciatore d'Italia, il Valì, Mueddin Bey, ed io scambiamo brindisi di omaggio all'Augusta ospite presente, al « Gazì », al Duce lontano e alla fortuna delle Ali della Turchia e dell'Italia.

All'una, dopo un'ultima corsa in automobile da Pera a Therapia, siamo tutti in albergo a consumare in fretta le poche ore di riposo che ci attendono.

IV.

DA COSTANTINOPOLI A VARNA

UN PAESE DI PRODI

Siamo al terzo giorno della Crociera. La mattina del 5 abbiamo decollato da Taranto. A mezzogiorno di oggi, 7, toccheremo il suolo di Bulgaria. Non ci sembra vero. Tanta varietà di uomini e paesi in tre giorni di viaggio, ci fa apparire queste giornate lunghe come mesi.

Quest'oggi la tappa è corta: 275 km. La sveglia quindi è avvenuta in un'ora più comoda: alle sei. Da Therapia a Buyukderè il percorso sulla *mouche* del « Gazì » non dura più di dieci minuti. Vedo subito però che il tempo promette poco bene. Un paludamento di nuvole basse e grigie copre il cielo del Bosforo. Il panorama ha perso tutti i suoi colori splendenti: il verde degli alberi e il bleu delle acque marine non hanno lo smalto vivo del giorno precedente: tutto si annega in un'atmosfera sonnolenta: l'umido entra nelle ossa. Siamo appena imbarcati a bordo dei nostri apparecchi, che incomincia a piovere. Questa tappa più breve ci farà forse faticare

di più. Penso ai 14 apparecchi che debbono attraversare un gran tratto di terra d'Asia. Proprio sulla riva d'Asia il cielo si fa più bigio. Le cime dei monti si perdono tra le nuvole. Ma non c'è nulla da fare. La parola d'ordine della Crociera è: partire ad ogni costo.

Saluto l'ambasciatore e il comandante Maroni, il colonnello Capizzi, il bravo Campaner e gli altri italiani che sono qui convenuti per assistere al decollo. I miei motoristi ispezionano i motori. Cagna fa una rapida visita all'apparecchio. Siamo pronti. Dal Comando parte il solito razzo, a cui rispondono le piccole bandierine rosse degli apparecchi. I motori rombano, le eliche frustano l'aria e.... la pioggia. Lo Stormo solca le acque della baia e s'innalza. Il mio apparecchio ha dato il via. Prendo quota in spirali strette per contemplare lo stacco delle tre squadriglie che debbono ritornare sul Mar di Marmara. Le vedo risalire il Bosforo verso Costantinopoli e navigare a quota bassa fino al momento in cui scompaiono dietro un'insenatura delle colline. Gli altri 21 apparecchi tagliano invece con me l'ultimo pezzo di Bosforo e sboccano sul Mar Nero. Incroceranno nel cielo venti chilometri al largo, fino al momento in cui i quattordici apparecchi che debbono giungere dalla terra non si riuniranno con loro.

Ho saputo poi dopo, dalla relazione del Comando, che questi ultimi hanno avuto una navigazione molto difficile. Non appena usciti sul Mar di Marmara in formazione di squadriglia, sono stati investiti da violente raffiche di vento. Le nubi li costringevano a quote bassissime

Il porto e la città di Varna.

La folla di Varna attende l'arrivo dello Stormo.

Si sono inoltrati sulla terra per tutti sconosciuta, ad un'altezza di 40-50 metri. Impossibile andare più in su per la violenza della bufera che li ha colpiti in pieno, sopratutto al settentrione. Ma i bravi piloti sfiorando quasi le cime degli alberi, hanno manovrato come sempre in modo meraviglioso: e alla loro volontà di ferro hanno corrisposto stupendamente i motori. Vincendo la nebbia e la pioggia, i quattordici apparecchi sono arrivati sul Mar Nero senza scostarsi gli uni dagli altri e al punto prestabilito si sono riuniti al grosso dello Stormo, che intanto aveva volteggiato pazientemente sul mare. Così la Commissione degli Stretti è servita.

Il cielo ci compensa dello sforzo fatto.

All'altezza del golfo di Burgaz la densa cortina di nuvole si strappa e appaiono nitide all'orizzonte in un bell'azzurro pallido, le montagne di Kuchuk e le coste della Bulgaria. Il capo Eminech si protende nel mare, con uno strapiombo di rocce selvagge. Il paese è quasi deserto. Il Mar Nero ribolle di schiume altissime contro l'immane muraglia. L'ombra delle nuvole in fuga getta bagliori di acciaio sulla grande superficie verde-scuro. Placato, il temporale corre verso Oriente e già suscita forse orrendi boati tra le gole del Caucaso. Noi navighiamo ormai verso il sole.

La tappa è compiuta in questa alternativa di nuvole e sereno. Io ho un motore che vibra. Un tubo che porta l'acqua al radiatore vibra tanto che temo si spezzi da un momento all'altro. Debbo cambiare ogni momento il regime dei motori. Mi tengo sopra la costa per essere

pronto ad ammarare innanzi ad una delle tante spiaggette che si offrono al nostro sguardo. Per fortuna il viaggio volge alla fine ed il tubo resiste.

A mano a mano che ci avviciniamo a Varna le montagne digradano. Ormai la pianura non è solcata che da qualche leggera ondulazione bassa, simile alle dune. I campi sono ben coltivati, le messi debbono essere pronte al raccolto.

Varna s'insinua in fondo ad una baia naturale dal leggiadro contorno. Dietro la città vi è un lago lungo e stretto, una specie di collo tortuoso di acqua, simile a un fiordo. Di qua e di là dal lago una duplice catena di colli dà rilievo alle sponde e protegge il lago dai venti. Qui finalmente avremo un ammaraggio riparato e tranquillo. Dall'alto sorvolo con la mia squadriglia la cittadina civettuola e graziosa, che è insieme fortezza marinara, porto commerciale e stazione di bagni della Bulgaria. Compiuto l'omaggio alla città, avanzo sul lago, sino a scoprire il mio gavitello, che è ancorato presso un bacino di carenaggio galleggiante. Al bacino è innestata una nave in riparazione: sui ponti di questa come sulle colline della duplice sponda si accalca una folla immensa. Quando scendo sull'acqua, il grido di esultanza delle migliaia e migliaia di persone accorse a vederci, copre il rombo dei motori e ci riempie il cuore di commozione. Fin da questo momento il popolo bulgaro, valoroso e semplice, ci mostra l'aspetto del suo entusiasmo tutto fatto di sentimenti veri e profondi di amicizia. Io precedo lo Stormo di appena dieci minuti. Attendo che esso arrivi.

Voglio sbarcare soltanto dopo essermi bene assicurato del volo compiuto dai quattordici apparecchi che hanno attraversata la costa d'Asia. L'attesa non è lunga perchè in direzione della città compaiono presto sul cielo i primi puntini argentei della pattuglietta del Comando, seguita immediatamente dalle squadriglie, nella loro tipica formazione angolare. Volteggiano tutte a bassa quota, per due o tre volte, su Varna, poi scendono verso di noi. Conto gli apparecchi ad uno ad uno, mentre si profilano in ordinata rivista contro lo schermo oscuro della collina per raggiungere il loro punto di ammaraggio: sono trentaquattro: anche questa prova è superata e vinta! La manovra sul lago è compiuta in modo perfetto: forse la più bella di tutte quelle che abbiamo ammirato fin qui.

I 34 apparecchi toccano l'acqua simultaneamente.

Col cuore pieno di gioia scendo nella piccola imbarcazione a motore sulla quale si profila la bianca divisa del nostro ufficiale che ha organizzato questa base: il maggiore Giuseppe Barba. Vi salgono con me i nostri invitati illustri: Bernotti, Rovere, Teruzzi e la piccola troupe dei giornalisti. Tre aeroplani bulgari volteggiano a larghi cerchi sopra di noi. Sul pontile di sbarco la banda della marina bulgara, mirabilmente affiatata, sparge intorno le note solenni dell'inno nazionale bulgaro che ha qualche cosa di jeratico, e quelle festose e primaverili degli inni italiani. Attraverso il porto dove è riunita tutta la piccola flotta, che le potenze vincitrici

raccolte a Neuilly hanno concesso alla sfortunata Bulgaria. Tre torpediniere e un piccolo yacht. Queste unità navali sono tutte vestite a festa: il gran pavese passa da albero a albero, sui ponti i marinai sono allineati in posizione di attenti.

Un giovane ufficiale bulgaro che parla un perfetto italiano, accompagna il maggiore Barba e mi fa da interprete, mentre sul pontile si affollano intorno le autorità giunte da Sofia per portare agli italiani il saluto del governo bulgaro. C'è il ministro delle Comunicazioni Magiaroff, una figura erculea dominata da un viso aperto e schietto, con enormi baffi neri. Egli saluta in me il capo della Crociera italiana e vuole che mi renda interprete presso gli aviatori italiani dei sentimenti che animano il Re, il Governo e il popolo bulgaro verso l'Italia. Rispondo al saluto ricambiando il cortese benvenuto che riconferma le tradizioni di un'amicizia e di una simpatia mai smentite. Altre parole bene auguranti mi vengono indirizzate dal generale Solaroff, comandante del Corpo d'Armata di Varna. In omaggio al trattato di Neuilly, egli veste la divisa di colonnello. Prima ancora che egli mi rivolga la parola in un bell'italiano limpidissimo e sonante, leggo sulla sua faccia un'amicizia quasi fraterna, aperta e commossa. Egli ha l'aspetto di uno dei nostri tipici ufficiali dell'epoca umbertina: fronte spaziosa dominata da brevi capelli tagliati appunto all'Umberto, baffi bianchi spioventi. Ha frequentato brillantemente a Torino tutti i corsi della Scuola di Guerra e mentre parla dell'Italia gli oc-

Varna. Una rivista alla compagnia d'onore di fanteria bulgara schierata all'ingresso del circolo militare.

chi gli sfavillano. Come resistere all'onda di sentimento intenso che tutti ci avvolge? Le mie parole risentono del mio intimo turbamento. Si crea subito un'atmosfera calda, alla quale sono superflui i soliti convenevoli. Mi viene presentato l'ispettore dell'aviazione bulgara Gheorgikoff e il capo dell'organizzazione fascista della Bulgaria, molto affine all'italiana per il nome e per la caratteristica camicia nera. Straordinario è il numero dei bulgari che parla italiano. Molti studenti si recano ancora oggi in Italia a prendere le loro lauree. A nome di questi mi stringe la mano, l'ingegnere Sakasoff. Così parlano italiano quasi tutti i giornalisti bulgari. La popolazione che applaude freneticamente, non può fare un discorso lungo, si sfoga gridando nella nostra lingua: « Viva l'Italia! », « Viva gli aviatori italiani ».

Il Governo bulgaro ha organizzato treni speciali e ha concesso riduzioni ferroviarie straordinarie per tutti coloro che da Sofia e dalle altre città della Bulgaria avessero voluto quest'oggi arrivare a Varna. Così quasi tutte le colonie italiane, ospitate dalla nobile nazione bulgara, sono qui convenute in massa. È un delirio di entusiasmo che porta alle stelle il diapason del nostro sentimento. Dalle due fitte ali di popolo plaudente piovono fiori. La siepe umana forma due linee compatte, dal porto alla città.

Insieme cogli ufficiali bulgari, accompagnato dall'incaricato d'Affari d'Italia a Sofia, conte Roncalli, da tutto il personale della Legazione d'Italia e dal nostro Console generale a Varna,

mi reco al Circolo Militare, dinanzi al quale è schierata una compagnia d'onore dell'esercito bulgaro. Meravigliosi soldati. Hanno un cipiglio militare fierissimo, un'espressione del volto seria e grave e i movimenti sincroni a scatto, di stupenda regolarità.

Il comandante si avanza per presentarmi la compagnia. Scoccano nell'aria secchi e taglienti i comandi dell'attenti: le armi sono imbracciate e presentate con un magnifico e rapidissimo movimento. Rulla il tamburo. Di questi soldati sarebbe fiera qualsiasi grande nazione occidentale. La guardia di Guglielmo II a Potsdam non doveva superarli in perfezione di disciplina. Cento occhi fissi e ardenti, nerissimi sotto le folte ciglia, seguono l'ufficiale che li comanda e non si staccano da lui. Quando passo vicino a loro, i soldati mi mostrano un viso colmo di simpatia.

Segue un ricevimento nelle sale del modesto Circolo Militare, dove mi fa da guida il colonnello Solaroff. Quindi tutti ci rechiamo sulla spiaggia, dove presso il grande Casinò, convegno mondano dei bagnanti, è organizzato all'aperto un grande rancio in comune. La stazione balneare di Varna è rinomatissima. Qui convengono da tutte le città dell'Oriente ospiti estivi. Dalla città al mare è un parco magnifico e fresco con viali larghi e spaziosi. La banda della Marina, nella rotonda dello stabilimento, svolge, durante tutta la colazione, un programma di musica italiana. Sulle rive del Mar Nero, fanno effetto anche i più vecchi motivi del «Trovatore» e della «Traviata». Del resto, sono eseguiti con

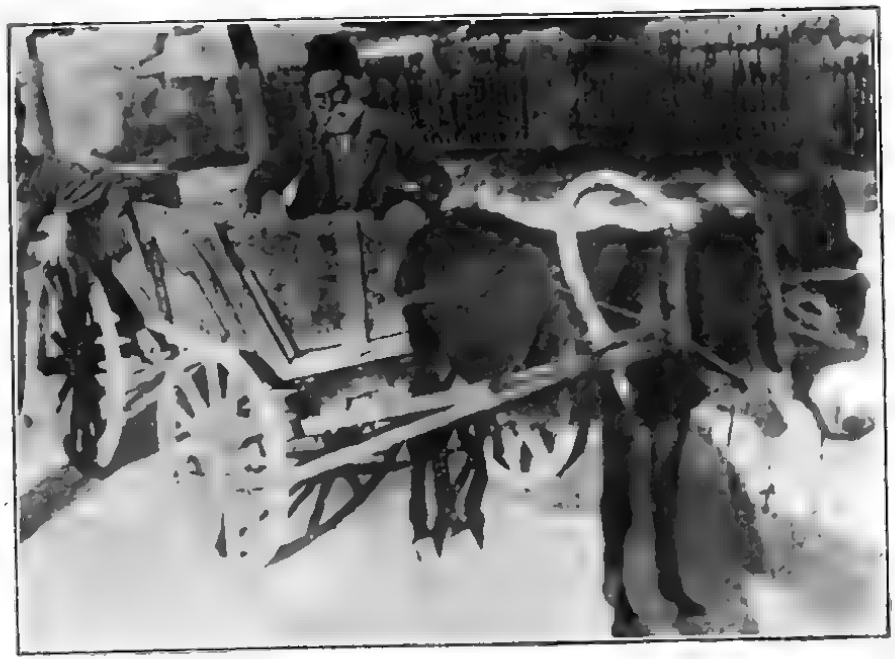
la stessa disciplina che regola i movimenti dei battaglioni militari. Raramente ho visto una banda obbedire con maggiore esattezza alla bacchetta del proprio maestro. I polmoni dei bulgari sono larghi e possenti e la musica si spande lontano sul mare.

Al rancio prendono parte molti italiani. Essi sono in rapporti di grande cordialità con i bulgari. L'Italia occupa, insieme con la Germania, il primo posto nel movimento di affari della Bulgaria. Molte opere pubbliche sono affidate ad italiani. Perenni poi sono le relazioni scientifiche ed artistiche tra i due popoli. Il paese attualmente è povero, in parte per le conseguenze della guerra, in parte per i cattivi raccolti degli ultimi anni. Ma la popolazione lavora con regolarità e disciplina. Tutti adorano il giovane Re, gentile e discreto come una fanciulla. Dopo i rivolgimenti politici di qualche anno fa, il governo si è consolidato e riscuote la fiducia generale del paese. Certo nel cuore di ogni bulgaro vi sono ulcerazioni profonde, che mai si potranno rimarginare finchè perdura lo stato creato dalla guerra. Sulla Bulgaria si è gravata la mano al di là del giusto. Nessun paese vinto ha dovuto subire imposizioni così gravi. La capitale si trova, per così dire, a un tiro di fucile dal confine, sotto il controllo diretto dei nemici più acerrimi, gli jugoslavi. Il paese è esposto da tutte le parti alle incursioni nemiche. Perfino Varna, che lo Zar Ferdinando voleva trasformare nel più grande porto del Mar Nero dopo Odessa, si è venuta a trovare a pochi chilometri dal territorio rumeno. Manca

di sfogo e di sicurezza. D'altra parte le condizioni della marina bulgara sono tali che oggi sarebbe follia sperare in un programma di rinnovamento marinaro. I bulgari mi raccontano le spese e i lavori fatti negli anni precedenti le guerre balcaniche, a partire dal 1906, per ingrandire il porto. Con una diga lunga 1200 metri verso occidente e con un altro braccio di molo di 450 metri, fu guadagnato alla città un porto di primo ordine, dal quale potevano partire e dove potevano entrare i piroscafi di qualsiasi tonnellaggio. Il canale, profondo dieci metri e largo trenta, ottenuto con un taglio dell'istmo, che lo divideva dal mare, permetteva l'accesso delle navi da guerra nel lago interno. Erano incominciati i lavori per un arsenale, che la guerra ha interrotto. Il collegamento ferroviario che fa di Varna l'estremo punto della linea Rustuck - Schmula - Plevna - Sofia assicurava alla città lo sbocco di tutte le merci della nazione.

Tutto questo bel sogno, oggi, è naturalmente soltanto in parte realizzato e per il resto è sospeso. La Bulgaria sa che gran parte di quello che essa guadagna serve a pagare le riparazioni di guerra. Queste, per il controllo esosissimo che viene fatto dalle piccole nazioni rivali, gravano sulla nazione bulgara in modo esorbitante. Non c'è un confronto tra i sistemi messi in opera ad esempio nei riguardi dell'Austria e quelli che sono in uso nei riguardi della Bulgaria. Se a questo si aggiungono le condizioni fatte alle sue forze armate dai contratti di pace, i quali consentono alla Bulgaria un nucleo di

Varna — Fra le autorità e gli aviatori dell'Aeronautica civile di Bulgaria. (Nel mezzo il Ministro delle Comunicazioni Magiaroff e in alto fra S. E. Terazzi e il gen. Balbo il colonnello Solaroff, comandante del Presidio di Varna).



Costumi bulgari. — Un carretto nelle vie di Varna.

soldati appena sufficiente a garantire l'ordine interno, si avrà un'idea dello stato d'animo in cui si trova questo popolo, portato per natura a una salda e rigida organizzazione militare, custode tenace delle tradizioni di eroismo del suo passato, fedele all'amicizia, serio e trascinato facilmente a un profondo pessimismo. L'incubo maggiore è dato dalla condizione di servitù in cui si trovano i numerosi nuclei bulgari sottomessi in virtù del trattato a tutti i popoli vicini, che procedono senza misericordia al loro assorbimento forzoso con sistemi ben noti ai costumi balcanici: ecco il punto magnetico verso il quale tendono gli sguardi fissi di tutti i bulgari.

Oggi il panorama della politica europea non consente loro di scoprire altri amici che gli italiani. Essi lo sanno. Ogni parola di simpatia e di benevolenza che parte dalla nostra penisola verso di loro, si incide in caratteri indelebili nel cuore di questa gente rude e forte. Ogni italiano che giunga a trovarli è un Lohengrin per i bulgari — mi dice uno di loro.

Nel pomeriggio ci concediamo qualche ora di riposo nel bell'albergo pulitissimo messo a nostra disposizione. Osservo un uso molto strano che avremo occasione di ritrovare anche in Russia e in Rumenia: i lenzuoli sono attaccati per mezzo di grossi spilli di sicurezza a pesanti coltroni. Non sarebbe nulla, se non facesse un gran caldo. Debbo perdere un quarto d'ora per staccare diligentemente uno per uno gli spilli di sicurezza e mandare allegramente l'imbottita superflua a far compagnia al tappeto del pavimento.

Nel pomeriggio circoliamo per le vie bianche della città. Vi sono piccoli negozi divertenti dove è esposta la merce caratteristica del paese: lavori in legno smaltato e intarsiato a vivi colori, rosso, azzurro, verde e giallo, camicette da donna che riproducono in bei ricami a mano gli stessi disegni dei legni con gli stessi colori. Pizzi contadineschi dalle linee geometriche che mi ricordano gli intrecci dei mosaici bizantini, tappeti di lana striati di tinte vivaci: poi stoffe trapunte in oro e argento. Lavori tutti, compiuti dalle contadine bulgare durante i mesi del lungo inverno. Vi è anche un profumo delizioso: l'essenza di rosa di cui basta qualche goccia nel fazzoletto al mattino, per rinfrescare la mente per tutta la giornata. Gli ufficiali e i giornalisti si spargono qua e là per fare piccoli acquisti. I contratti si svolgono tutti in lingua approssimativa e con belle risate da ambo le parti.

A sera i fascisti della Bulgaria ci offrono un vermouth d'onore. Il Fascio di Varna fa molto bene gli onori di casa. Il Console d'Italia pronuncia un discorso infiammato con tale voce tonante da lasciarci tutti interdetti quantunque commossi. Rispondo ringraziando. Gli italiani all'estero m'interessano profondamente. Constato ancora una volta come si dilati per il mondo il fascino di Mussolini.

Alle nove, grande pranzo d'onore, nel salone interno del Casinò. È un pranzo di gala. Al mio fianco è la signora Solaroff: ho davanti la moglie di un diplomatico bulgaro nata in Savoia e dama di Corte. Essa parla molto bene l'italiano. C'è poi l'ex ministro di Bulgaria a Roma,

Radeff, che adora anch'egli Roma e non fa che parlarne. Dalla parte opposta, ho la moglie del ministro d'Italia a Sofia, oggi assente per forza maggiore, Tommasini, il ministro bulgaro delle comunicazioni, Magiaroff, l'ispettore dell'aeronautica bulgara, oltre, s'intende, gli alti ufficiali nostri della Marina, dell'Esercito, della Milizia, invitati alla Crociera, e i nostri baldi piloti, alternati con ufficiali e personalità bulgare. Dal tavolo d'onore cui sovrastano le bandiere italiana e bulgara in giganteschi trofei, si partono a ferro di cavallo, quattro lunghissimi tavoli ove siedono non meno di quattrocento persone. Un vero pranzo omerico, allietato dal vino bianco e rosso d'Euxinograd, la bella tenuta prossima a Varna, dove Re Boris trascorre i mesi estivi. C'è un programma musicale nel quale accanto ai pezzi italiani, la musica della Marina ci fa sentire questa sera anche brani di maestri bulgari: ecco l'intreccio del programma: Rossini « l'Italiana in Algeri », Holzen « Foglie di loto », Verdi « Traviata », Dvorgiak « Balli slavi », Mascagni « Cavalleria Rusticana », Kassaboff « Sul Babuna », Carrosio « Ritorna », Verdi « Rigoletto ».

I nostri discorsi seguono un poco il ritmo della musica: cioè intrecciano motivi bulgari e motivi italiani. Si ricorda la storia della Bulgaria in questi ultimi anni. Le signore che mi stanno vicino mi descrivono i timori passati e le speranze presenti. Gli ufficiali mi parlano del loro paese e del nostro, collegandone di continuo i destini in modo indissolubile. Osservo che in nessun paese si parla della propria Patria con

la tenerezza con cui ne parlano i bulgari. Essi l'amano di vera passione, accorata e trepida. Qui la Patria è veramente la madre Quando dopo il discorso ufficiale pronunciato dal ministro Magiaroff, si alza a parlare il colonnello Solaroff nel suo bell'italiano, che non ha neppure il più lontano accento straniero, la nostra riunione italo bulgara assume un tono di elevata sentimentalità. Le parole di Solaroff vanno agli anni lontani, quando egli studiava alla Scuola di Guerra di Torino insieme con alcuni nostri ufficiali, che la guerra rese poi celebri. vanno agli incantevoli paesaggi d'Italia, ai quali il cuore di questo vecchio soldato è rimasto incatenato, alla cultura, al costume, alla storia d'Italia, a cui Solaroff di continuo si riporta per indicare la sorgente e il modello della più elevata civiltà. Egli risale agli anni e alla amicizia italo-bulgara, trova analogie e riferimenti costanti: non ha che a riportare questi antecedenti storici ai tempi presenti, per sciogliere un inno alle Ali italiane, che sono venute a visitare — egli dice — il paese del *fuoco celato,* dove i sentimenti di amicizia sono tenacissimi, resistono a tutte le vicende, non piegano e non mutano mai.

Rispondo con la sincerità e il calore di un sentimento che non può essere frainteso dalla gente sana e semplice che mi sta davanti, ricordando che, se la Bulgaria è il paese del *fuoco celato,* l'Italia è il paese del *fuoco palese.* I sentimenti che il colonnello Solaroff ha espresso, non possono non trovare rispondenza profonda nel cuore del popolo nostro, che mantiene perennemente accesa la fiamma della simpatia

Varna. — La folla lungo le rive del lago [illegible] assiste alle operazioni di ammaramento degli idrovolanti.

e dell'amicizia. Mi auguro che i legami di solidarietà, le correnti spirituali e la comunione degli interessi tengano unite per sempre le due Nazioni. Affermo che esiste una specie di parallelismo storico tra l'Italia e la Bulgaria, anche se l'Italia ha vinto la guerra e la Bulgaria l'ha perduta: perchè la pace costringe i due popoli a un lavoro ugualmente faticoso e duro di ricostruzione e di rinascita: l'avverso destino si vince soltanto con la parsimonia, la sobrietà e la disciplina di cui dà prova, in Occidente il popolo italiano, in Oriente il popolo bulgaro. Ricostruiamo la nostra ricchezza nell'operosità silenziosa e continua e saremo sicuri del nostro avvenire, all'infuori e al di sopra di ogni trattato.

Parlo da soldato leale e franco, a un franco e leale uomo di guerra, che non ha nascosto e non ha ragione di nascondere i suoi accenti di dolore per la Patria mutilata: nè credo di esprimere minaccia alcuna di rivolta o di guerra quando affermo che i popoli possono, in qualunque circostanza e in qualsiasi condizione, foggiare il proprio destino e non fallire la mèta, purchè i figli sappiano lavorare e credere nel proprio paese.

Entrambi i discorsi suscitano una profonda commozione. Solo un piccolo ricattatore che avesse il senso della Patria molto legato a quello del portafoglio, poteva, come accadde, dare alle nostre parole carattere e intonazione diversa, e trasmetterle nella stessa serata ad una agenzia come un grido d'allarme contro le potenze vincitrici della guerra e uno schieramento diploma-

tico a favore della revisione dei trattati. In quell'ora e in quel momento, tutti pervasi da un'onda generosa di nobile e puro sentimento, questa idea grottesca e maligna non poteva neppure passarci per la mente.

La serata terminò in quest'atmosfera di simpatia umana che non aveva bisogno di prendere in prestito alcuna formula convenzionale per manifestarsi. Due o tre ore di riposo ci attendevano appena, prima di salpare verso la mèta più suggestiva del nostro viaggio: Odessa. In serata inviai il seguente telegramma a S. Maestà Boris, Re di Bulgaria:

« La squadra aerea italiana, nell'atto di ammarare nelle acque della Bulgaria, commossa per l'accoglienza calorosa ricevuta, tiene ad esprimere alla M. V. i sentimenti della più profonda devozione e della più sincera simpatia per la nazione bulgara. Sono personalmente dolente che le inderogabili esigenze dell'ordine di marcia non mi consentano di recarmi a Sofia per presentare alla M. V. l'espressione del mio devoto ossequio ».

V.

DA VARNA A ODESSA

LA ROSSA REGINA DEL MAR NERO

Quando partiamo da Varna, il mattino dell'8, splende il più bel sole di questo mondo. Per la prima volta la nostra partenza mattutina non è salutata soltanto da un gruppo di autorità e di amici, ma da un popolo intero. Delle due l'una: o i bulgari sono abituati a saltare dal letto prima dell'alba, il che ci sembra molto difficile, oppure la sveglia alla città l'ha suonata stamane un sentimento che sta nascosto in cuore: l'amicizia.

Addio Varna, addio Bulgaria povera e grande!

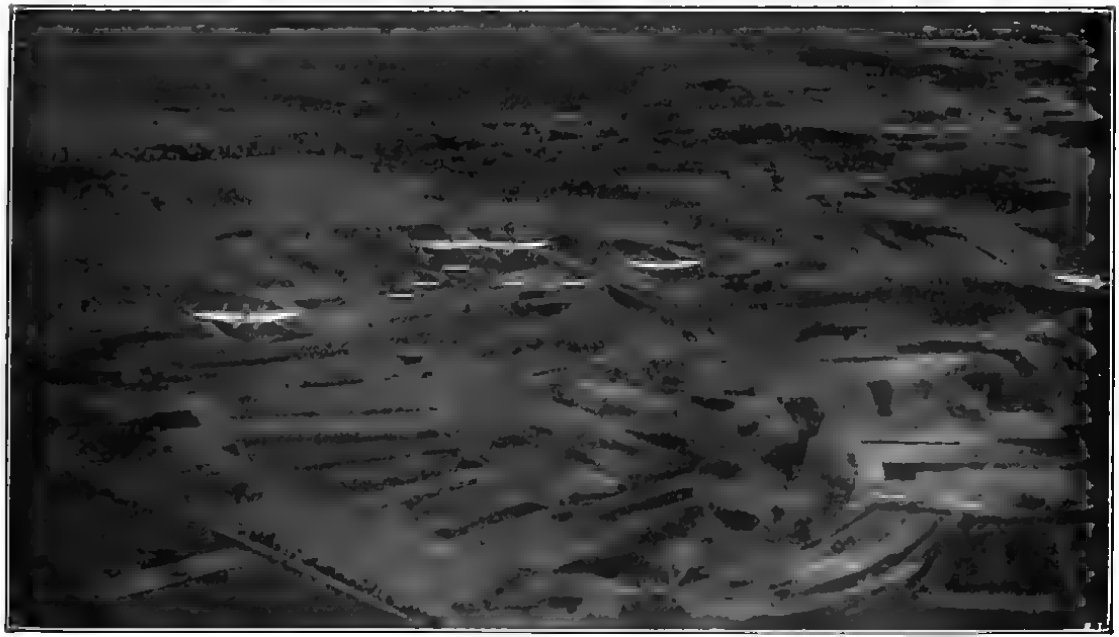
Avanzo sul Mar Nero, che stamane smentisce il suo nome perchè si è messo, come Aligi, la veste verde di Santo Giovanni: è tutto tremolii pudichi sotto la brezza fresca, idillico e sorridente. Il sole è ancor basso e i suoi riflessi sull'acqua abbarbagliano gli occhi, specie di ricamo argenteo e d'oro sul verdolino pisello.

Sulla spiaggia, gruppi di bagnanti ci salutano. L'acqua deve essere deliziosa a quest'ora. Viene la nostalgia di qualche bel tuffo. Invece è un'aria che non abbiamo mai respirato, questa che entra nei nosri polmoni: e le terre che accosteremo tra qualche ora sono lontane dalle nostre come quelle del mito. Fa una strana impressione il pensare che andiamo in Russia.

Sembra di violare un segreto leggendario. Proprio a noi fascisti, spettava di varcare i confini di quest'altra Europa che dista dalla nostra come il polo opposto della civiltà di Occidente. Oriani diceva che vi sono freddi nel cuore che vincono i geli del Polo: lo scriveva al Duca degli Abruzzi il giorno in cui con sua grande amarezza fu rifiutato come storico della spedizione della «Stella Polare» verso i ghiacci eterni. È vero. Il cuore ha la sua geografia. Questa nostra ultima cavalcata sulle nuvole, copre lacune molto più grandi di quelle segnate sugli atlanti antichi, là dove grandi spazi bianchi recavano la scritta: «Terra sconosciuta». Meglio così. Procediamo allegramente nel nome del Duce.

Bisogna abituarsi ormai a navigare sopra un mare deserto. Sono due vuote immensità che combaciano, il mare e il cielo. Come due coppe sovrapposte, i loro orli si ricongiungono all'orizzonte, misurati colla perfezione dell'invisibile compasso celeste. Anche il pezzo di terra che appare a sinistra è piatto e senza rughe, come se il mare continuasse improvvisamente solidificato: la superficie della Dobrugia quasi tutta a pascolo, ha soltanto un colore verde più fosco. Lungo la costa la terra si impaluda. Tra

In volo verso Odessa.



Lungo la costa russa presso il Dniester.

l'una e l'altra diga naturale ozieggiano acque pigre e immobili. Traspare il fondo melmoso.

Ci avviciniamo a Costanza che domina la immensità della terra e del cielo con la grazia bianca di una fanciulla ariostesca offerta all'orca invisibile sopra una punta deserta. Le sue casette linde hanno un che di nuovo. Sembrano giocattoli verniciati di fresco. Dentro l'abbraccio del molo, accoccolati nel riposo e nel silenzio, un gruppo di piroscafi alza verso di noi le antenne per vederci meglio. Tra due giorni soddisferemo questa curiosità. Ora ci aspetta altro viaggio. Piccole case di Costanza, lasciateci andare verso il nostro destino! Un apparecchio rumeno ci è venuto incontro e ci accompagna per lungo tratto. Esso mi viene vicinissimo. Vedo una mano che si sporge fuori della carlinga in segno di saluto. Guardo col binoccolo. Sotto il casco di cuoio riconosco il viso amico del comandante Stanculescu, che fece con noi l'anno scorso la Crociera d'Occidente. Rispondo al saluto. L'idrovolante è fabbricato in Italia: un *Savoia*.

Le paludi si fanno più maestose. Grandi golfi d'acqua marina squarciano nell'interno la terra. Su questi laghi bassi e deserti avanzano lingue verdi e sottili come penisolette a cui manca la grazia e il fascino della lontana Sirmione, inimitabile gemma.

Improvvisamente il verde del mare si sporca. Un immenso ventaglio di fango vince la resistenza del flutto marino e dilaga a ventaglio, per chilometri e chilometri al largo. Sono le foci del Danubio.

Il delta del gran fiume avanza in mare come un promontorio tondo e calvo, tutto variegato da corsi capricciosi che si staccano, si riuniscono, si ingrossano come un'enorme arteria per poi suddividersi di nuovo in canaluzzi sottili come vasi capillari. Tutti trascinano a fiotti un'acqua melmosa, che ha il colore della creta. Il primo braccio è presto seguito dal secondo, più violento e imponente. Là dove il fiume si confonde col mare, si affollano innumerevoli imbarcazioni che sembrano tentare invano di risalire la corrente.

Un povero villaggio giallastro e squallido compare sopra una lingua di terra che sembra corrosa dall'assiduo tormento delle acque. Qualche essere umano seminudo sta fermo a guardarci colle gambe nell'acqua e la mano contro gli occhi per parare il riverbero del sole. Altre imbarcazioni vanno e vengono dalle case al fiume portate sul filo della corrente. Debbono essere pescatori di storioni. Questo pesce prezioso ama le foci dei fiumi dove l'acqua dolce già sente il sale del mare vicino. Tutto il mondo è paese. Nella sacca di Goro, sul Po della Gnocca e a porto Garibaldi, per tutta l'ampia distesa del delta padano, il paesaggio e gli uomini non sono diversi. Ma presso il terzo braccio del Danubio la navigazione fluviale si arricchisce di qualche piroscafo a vapore. Un pennacchio di fumo segue sul corso del fiume il cammino tronfio e solenne di questo piccolo mostro che cammina tra il corteo delle barchette. Più al largo, sul mare, altri piroscafi solcano l'acqua gialla. Hanno forse compiuto già il loro viaggio

sul fiume, che traversa per metà l'Europa e portano il loro bottino verso Stambul o sulle rive del Caucaso. Ci abbassiamo ad ammirare lo spettacolo di questa originale navigazione, unica al mondo, e mi pare di scorgere un piccolo vapore italiano. Dove non giungono i nostri marinai? Forse da anni ed anni questi, che fanno il piccolo cabottaggio sul verde del Danubio, non hanno visto la Patria. Ci inchiniamo a salutare i colori della nostra bandiera sorvolando il vapore minuscolo a quota bassissima.

Altri villaggi palustri e capanne di pescatori si scoprono al nostro sguardo, a mano a mano che procediamo verso il nord. Il grande delta continua per quindici o venti chilometri, dopo l'ultimo braccio a scaricare per mezzo di canali minori il suo inesauribile fango. Quanto ne rotola il Danubio dalle sorgenti alla foce! Detriti che si perdono in mare e furono qualche giorno fa strappati sotto le mura di Vienna o nel cuore di Budapest o ai piedi del Semlino e un po' per tutte le prode dei paesi balcanici! Il mare infinito accoglie nella sua pace questa polvere di mondo corrucciato e diviso, e la manda a dormire nei suoi fondi eterni.

Ora tagliamo ad angolo retto verso Oriente. Lasciamo la terra sul nostro fianco sinistro. Si intravedono appena, in fondo ad un gran golfo già perduto sotto una cortina di foschia, le foci di un altro fiume che fa pure la sua brava chiazza giallastra sul mare: è il Dniester, confine tra la Rumenia e la Russia. Sorvoliamo nuovamente la terra presso l'altra punta di questo golfo. Il panorama cambia d'aspetto. È

una terra coltivata intensamente a grandi quadrati gialli e verdi, senza alberi, tagliati geometricamente da piccoli e freschi corsi d'acqua. È la pianura ucraina che fu un tempo, prima della guerra, granaio d'Europa.

Dobbiamo tenerci a venti chilometri dalla costa per rispettare gli ordini della Russia. All'altezza d'un piccolo promontorio che dista cinque chilometri da Odessa, si può diminuire la distanza della metà. Compare in fondo alla sua baia la pianeggiante distesa della metropoli bolscevica. Grandi arterie dritte e spaziose salgono perpendicolarmente al mare verso l'interno e formano angolo retto con altre non meno grandi e spaziose che corrono al mare parallele. Misurandola così dall'alto, si intuisce che la città è nata non a caso, ma per volontà e su disegno di qualche loico costruttore che l'aveva progettata sulla carta, prima di ordinarne in muratura e nei marmi la bella pianta regolare e pulita. Infatti Odessa è nata dalla oculata ambizione e dalla mente saggia di Caterina II. Non ha ancora due secoli di vita, il suo sviluppo ha seguito il sogno della Russia imperiale verso il sud. Era la testa di ponte della razza slava conquistatrice, verso gli Stretti. Il regime bolscevico non ha potuto evidentemente falsarne i caratteri.

Tutto lo Stormo mi segue sfilando ordinatamente davanti alla bella città, alla distanza convenuta. Sorpassiamo la baia. Lasciamo le case della metropoli alle nostre spalle, ci addentriamo in terra e dopo pochi minuti siamo sull'Hadgibeisky-Liman, il lago interno prescelto, d'accordo

Reparti di truppe russe schierate sulle rive del lago Hadgibeisky per l'arrivo dello Stormo.

con le autorità bolsceviche, dai nostri due ufficiali inviati un mese fa in Russia per organizzare la base di Odessa: il capitano Giovanni Paterniti ed il tenente Danilo Barbicinti.

I gavitelli sono fissati sopra una sola linea, presso la sponda meridionale del lago. La mia squadriglia si ancorerà alla estrema sinistra presso un pontile di legno che già mi appare dall'alto formicolante di gente. Faccio la mia manovra di ammaraggio e tocco l'acqua presso il gavitello. Subito mi viene incontro una piccola barca a motore sulla quale vedo un uomo scamiciato, presso una grande bandiera rossa. Il pilota bolscevico mi aiuta cortesemente a scendere dall'apparecchio nella barca, dove trovo il sergente Campanelli, incaricato da Paterniti di fare il servizio di sbarco dei nostri equipaggi. Il piccolo sottufficiale che ha in viso i segni della gioia per il nostro arrivo, è il fratello del tenente motorista Campanelli celebre per i suoi grandi voli. Ci rechiamo colla barca a raccogliere dagli altri apparecchi giunti con me, Bernotti, Rovere, Teruzzi e i giornalisti.

Sulle rive alte prospicienti al lago un grande arco di trionfo reca una scritta in italiano: «Il saluto ai piloti italiani». Mi sembra di intravedere tutta una serie di monumenti equestri, tagliati sul cielo limpidissimo. Sono le guardie rosse a cavallo, solenni ed immobili nella loro posa statuaria. Tengono indietro una folla di spettatori anch'essi immobili e silenziosi. Il sergentino che ci accompagna ci dà le prime notizie sull'organizzazione combinata dalle autorità sovietiche pel nostro sbarco. Ad assistervi sono

state autorizzate molte centinaia di persone, ma tutte debbono essere munite di uno speciale biglietto di invito.

Non si entra nelle immediate adiacenze del lago se non sotto la stretta sorveglianza delle guardie rosse a piedi e a cavallo. Del resto — mi spiega Campanelli - nel pubblico di Odessa regna soltanto una vivissima curiosità. Nessun segno di odio. Le autorità sovietiche hanno fatto costruire apposta per noi il pontile di legno che si sporge sul lago. Si vede subito infatti che è nuovissimo. Le acque dell'Hadgibeisky-Liman sono salsoiodiche e venivano sfruttate sopratutto in passato per cure mediche tipo Salsomaggiore. Vi è infatti presso il pontile costruito per noi, l'avanzo d'uno stabilimento per bagni. È evidente che alle autorità del Soviet non era venuto mai in mente che questo lago potesse servire per un comodo e sicuro idroscalo. Pare quindi che la fortunata perlustrazione del capitano Paterniti e la scelta che egli ne ha fatto quale base di ammaraggio, abbia servito ad aprire ai russi un nuovo orizzonte aviatorio.

Il mio apparecchio ha, come sempre, preceduto di un buon quarto d'ora il grosso dello Stormo. Mentre questo si approssima, io sbarco sul pontile insieme con le autorità invitate e con i giornalisti.

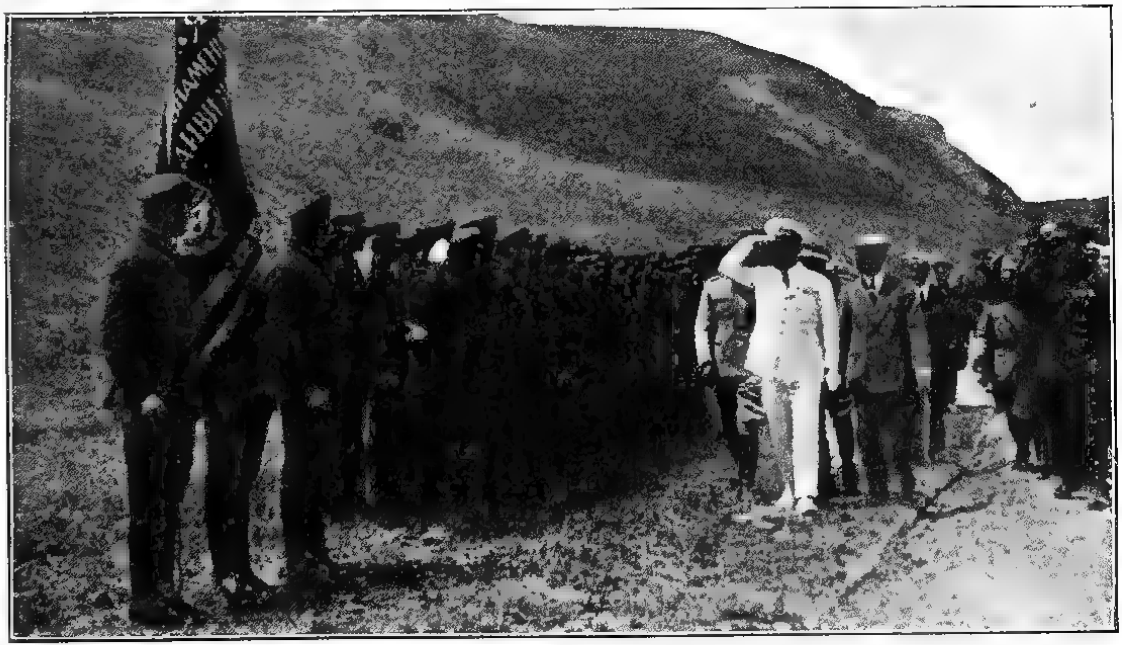
Subito mi viene incontro l'alta e nobile figura dell'ambasciatore italiano a Mosca, conte Cerutti, insieme con l'addetto militare italiano ed altre personalità dell'Ambasciata. Cerutti si complimenta con me per il viaggio compiuto e mi

presenta immediatamente al generale Baranoff, Commissario del popolo per l'Aeronautica al Commissariato per la difesa Nazionale e Capo delle forze aeree della Russia. È veramente quello che io immaginavo pensando ai generali della Rivoluzione bolscevica: non deve avere quarant'anni, è alto, magro, con un viso asciutto e una fronte spaziosa sulla quale scende una ciocca di capelli biondo-scuri che gli dà una espressione di autorità e di comando. Modi distinti e corretti, occhi tranquilli e fieri, nessun imbarazzo nel porgermi francamente la destra. Vicino a lui è il Capo dell'aviazione civile, Zarzar, e Altkins, che è il sostituto di Baranoff. Mi viene quindi presentato il comandante delle forze aeree del Mar Nero, Lavoroff. Per le autorità civili è presente sul pontile il rappresentante del Commissariato degli Affari Esteri, Dobramitzki e il presidente del Soviet di Odessa, Alexejenko, nonchè il presidente del Comitato esecutivo della Provincia, Trilitzki. Molti altri ufficiali, tra cui parecchi generali, mi stringono la mano. Impossibile ricordarmi i nomi. Così pure mi vengono presentate altre autorità sovietiche civili. Baranoff mi presenta un generale giovanissimo, che parla correttamente il francese: egli sarà addetto alla mia persona per tutta la durata della nostra permanenza ad Odessa come interprete e come guida. È di una cortesia tutta russa, cioè premurosa e signorile. Non si allontana più dal mio fianco e si moltiplica per rendermi tutti i servizi necessari anticipando spesso i miei desideri. A ricevere gli aviatori italiani sono presenti anche i consoli di Germania, di Turchia

e del Giappone, capitanati dal console nostro, on. Francesco Meriano. Al vecchio amico e carissimo camerata che ha l'ingegno fino e il cuore delicato come la sua figura, stringo a lungo e cordialmente la mano. L'ho visto a Roma nel mio gabinetto quindici giorni fa quando egli è venuto per prendere accordi con me sull'organizzazione dello sbarco. Ma il ritrovarci ora su terra russa riempie ad entrambi l'anima di commozione.

Il solenne cerimoniale del ricevimento sovietico intanto continua. Il generale Baranoff in mezzo alle personalità italiane e russe che hanno fatto circolo, porge a me, quale rappresentante del Governo italiano, il benvenuto a nome del Governo sovietico, dicendosi molto lieto di recare ai rappresentanti dell'Aviazione italiana il saluto delle forze aeree della U.R.S.S.. Rispondo ringraziando e ricambiando il saluto delle forze aeree d'Italia.

Intanto, ammara sul lago con evoluzioni elegantissime e manovra perfetta, tutto lo Stormo in strettissime formazioni di squadriglia. Dopo, tutti insieme avanziamo verso il largo spiazzo che sulla riva del lago è occupato dalle truppe sovietiche. Rendono gli onori militari due plotoni di allievi dell'Accademia Aeronautica e un plotone di fanteria dell'Esercito. Sono bei soldati dall'aspetto molto giovanile, di tipo nettamente slavo, quasi tutti biondi con occhi chiari. Sono un po' atoni, come è tutta la razza: ma hanno un bel portamento militaresco ed eseguiscono con perfetta disciplina gli ordini degli ufficiali che risuonano nel silenzio generale, imperiosi e recisi.



La rivista alle truppe russe dopo lo sbarco.

Odessa. — La folla davanti all'albergo Europa.

La banda dell'Aeronautica russa intona con aria lenta e solenne l'inno nazionale russo, che è poi la notissima *Internazionale*. Questa musica che già risuonò su tutte le piazze del mondo come un'aria di sfida barricadiera e un incitamento ai plotoni d'assalto della rivoluzione sociale, che io già sentii cantare a squarciagola dai contadini sovversivi dell'Emilia e della Romagna nei tumultuosi comizi del dopo-guerra, ha oggi un non so che di mistico: ha cambiato carattere. Ascoltata in piedi, sull'attenti, fra queste forze armate irrigidite nella disciplina militare, assume l'aspetto di un inno della razza che più non riguarda i popoli e i paesi diversi. È l'espressione di una volontà di potenza tutta particolare della nazione russa. Passa sulle nostre teste risvegliando sensazioni e pensieri del tutto estranei alle vicende dei partiti e alle battaglie di piazza. È la parola che esprime un periodo storico ormai cristallizzato nel tempo e nello spazio, di là dai nostri monti e dai nostri mari, su questo pianeggiante, sconfinato e misterioso paese che è la Russia, a cui la geografia non basta per dirsi europea.

Continuo la rassegna delle truppe e arrivo davanti alla bandiera sovietica, un immenso drappo rosso cui fa da centro un mappamondo disegnato in oro, incorniciato per tutta la sua circonferenza da una falce e un martello che sembrano abbracciarlo. Raggi d'oro partono dal centro come raggi solari su tutta la superficie della bandiera. L'ambasciatore Cerutti mi ha detto quale è la formula di saluto: grido a gran voce: *Sdaròvo!* Risponde un urlo formidabile

che esce dal petto non soltanto dei soldati presenti, ma di tutta la folla lontana: *Sdaròvo*. Immediatamente dopo, la banda russa intona l'inno nazionale italiano: la *Marcia Reale*. Italiani e russi sono tutti sull'attenti, rigidi, immobili, a fronte eretta. Un immane silenzio fa da sfondo alle note gioiose e festose del nostro Inno, che si diffonde sulle acque del lago dai bagliori accecanti, raggiunge le colline soprastanti e sembra perdersi nelle lontananze immense della Russia bolscevica. Nessuna emozione, nemmeno quelle dei momenti tragici della guerra, mi ha sollevato l'anima tanto in alto. Riesco a vincerla a stento nella fissità meccanica della posizione d'attenti in cui mi irrigidisco. Lascio che sulle nostre teste passi questa musica aerea in cui è condensata tutta la storia passata e la speranza futura della Patria lontana. Rimango qualche istante in una specie di incanto strano anche quando la musica è finita. Poi termino la rassegna dei reparti.

I russi mi vengono ora affabilmente vicino, mi interrogano, si fanno tradurre con interesse le brevi narrazioni del nostro viaggio.

L'ufficiale sovietico ha lo sguardo freddo e deciso: rare volte la pupilla dei miei interlocutori ha quell'assenza distratta e vaga, caratteristica dello slavo, che costituisce in Occidente i tre quarti del fascino delle donne russe. Undici anni di lotta, spesso spietata, hanno data una tagliente fermezza d'acciaio a questi campioni armati della rivoluzione. In generale rispettano le forme in una stretta misura protocollare e parlano adagio e bene. Una certa alterezza di tono con-

trassegna il discorso quando esso cade sulla rivoluzione, sui mezzi e sui fini che si propone. Rispettano la propria fede. Prendono tutto molto sul serio. Non ci scherzano su. Questa sobrietà, un po' grave, è comune a tutta la popolazione allorchè entra in ballo anche indirettamente il governo dei Soviet e la civiltà comunista. Un osservatore superficiale potrebbe supporre che fosse paura. Per il sentimento prevalente di questa gente, anche la più umile, è una specie di religiosa passività nella quale può entrare anche l'ombra del terrore, ma soltanto come elemento concomitante del sacro rispetto che tutti hanno per il potere costituito e per il suo verbo. Entra in ballo forse il celebre pessimismo slavo, l'atavico fatalismo, la mistica rassegnazione. Ma non è tempo di sottigliezze psicologiche. Certo gli alti ufficiali che mi circondano con le figure asciutte ed aitanti, inarcati sulle lunghe gambe a compasso, hanno uno stile di consapevolezza e di forza, nel quale l'istinto abulico della razza da lungo tempo è abituato al dominio della fredda ragione, della volontà temprata, dell'orgoglio sconfinato di una idea. L'utopia si è fatta logica. Per lo meno è diventata dogma che non si discute. Inutile risalire ai principî. Essi sono alla base dell'esistenza e sulla loro legittimità non vi è ombra di dubbio.

Sulla breve piazza dell'improvviso idroscalo incominciano a sbarcare i nostri equipaggi. Tutti veniamo accompagnati verso un gruppo di automobili che attende poco più in là. Sono macchine alquanto antiquate. Hanno subìto per l'occasione una diligente *toilette,* ma mostrano gli

inesorabili segni del tempo, sia per lo stile delle carrozzerie, quasi tutte altissime sull'assale delle ruote, sia nei motori che stentano a mettersi in moto sotto il giro della manovella. Ve ne sono di tutte le marche e di tutti i paesi. Un piccolo parco di autobus, provvisoriamente requisiti ai servizi pubblici, non soltanto di Odessa, ma delle città vicine, è lì presso, per supplire alla scarsezza delle vetture comuni. Vi si affollano intorno i nostri equipaggi. Ogni italiano, sbarcando, ha ricevuto dall'apposito incaricato russo, un bigliettino verde che è una specie di permesso di circolazione per la zona militare dell'idroscalo e per la città: in più una piccola tessera nella quale è scritto il nome dell'albergo e il numero della stanza a cui è destinato. Per ogni albergo è stato fissato il posto sull'automobile o sull'autobus.

Questa ripartizione vien fatta con scrupolosa diligenza. Le valigie sono caricate su appositi camions, anche esse secondo l'ubicazione degli alberghi, e in mezzo alle valigie stanno quattro guardie rosse in piedi col fucile e la baionetta innestata.

Io salgo in automobile con Baranoff che mi cede la destra e con altri tre ufficiali russi tra cui l'ex addetto militare a Roma, che per avere abitato fino a due anni fa in Italia, conosce discretamente la nostra lingua. Vi è poi il giovane generale russo addetto alla mia persona e un altro ufficiale che mi è stato presentato sul pontile.

Mi trovo così solo fra quattro russi. Ma la posizione non ha nulla di imbarazzante perchè

[illegible]

[illegible]

[illegible] S. E. il generale di [illegible] Italo Balbo ha di[illegible] nel ter[illegible]

[illegible]

[illegible]

Il Co[illegible]

tanto gli ufficiali sovietici, quanto io, ci troviamo perfettamente a nostro agio come se ci conoscessimo da un pezzo. Già si è stabilita fra di noi una cordialità di rapporti che fa a meno volentieri d'ogni cerimoniale. Il robusto macchinone di guerra sul quale siamo saliti, mi ricorda lontane giornate del fronte. Partiamo. Le strade che portano dall'idroscalo alla città sono piuttosto polverose. I 15-20 chilometri sono percorsi a velocità moderata. Ogni cento metri una guardia rossa è dislocata ai margini della via per tenere indietro la gente. In principio ritenevo che questa popolazione fosse ostile e che tanto lusso di servizio armato di sicurezza, fosse dovuto al timore di qualche dimostrazione antipatica. Ma mi accorgo subito che i capannelli di popolani che si formano dietro le spalle delle guardie rosse, ci guardano con indifferenza e spesso con simpatia. Non mancano contro il cielo pallido, un po' più lontano sull'orlo delle colline, altri gruppi di cavalieri immobili e scuri. Non c'è che dire: il paese tutto intorno è guardato bene.

Percorriamo una zona ben coltivata: quasi tutti orti, chiusi da muriccioli bassi senza calce in mezzo ai quali di consueto alza le curve spalle un contadino in blusa e berretto bianco, spesso barbuto, che al nostro passaggio sospende il lavoro e rimane estatico. Osservo che nessuno saluta e nessuno ride. Le bluse e i berretti sono bianchi più di nome che di fatto. È una specie di vestito comune a tutti: primo accenno del colore uniforme che prendono gli aspetti della vita nella città bolscevica. Se non vi è blusa

allacciata sotto il collo, vi è la divisa militare. Spesso però anche questa è fatta di cotonina bianca e le guardie rosse non si distinguerebbero dagli operai se non avessero la rivoltella al fianco ed il tipico berretto russo. Più accurate nel vestire sembrano le donne. C'è una grande varietà di tele colorate: il « cretonne » trionfa su tutta la linea.

È ormai incominciato il riposo del sabato inglese. La via che conduce dai sobborghi della città al centro, rigurgita di coppie. I negozi in gran parte sono chiusi. Rari sono i nomi dei proprietari sulle insegne: quasi tutte portano la scritta del sindacato o della cooperativa: tutti negozi di Stato. All'aspetto esteriore non hanno l'aria di essere molto eleganti: le ultime loro rinnovazioni devono risalire a dodici anni fa. Ma ciò che mi colpisce maggiormente è l'enorme quantità di rovine che circonda la città.

Ogni cento metri vi sono i resti miserandi di un palazzo o di una villa rasa al suolo, con la vecchia cinta del giardino smozzicata, i cancelli divelti dai cardini, le pietre e i calcinacci sparsi tutto all'intorno tra grandi ciuffi d'ortica. Sono le vestigia della guerra civile. I miei compagni di automobile mi spiegano che Odessa è stata il teatro delle lotte più tremende della rivoluzione. Essa era la testa di ponte delle armate legittimiste.

Qui fu Wrangel, qui Denikin. I profughi dell'aristocrazia e della borghesia erano scesi da tutta la Russia verso il sud e avevano fatto di Odessa la seconda capitale dell'Impero. Fu l'ultimo fortilizio antirivoluzionario. Venne bombar-

data dalla terra e dal mare durante una guerra a varie vicende, che durò quasi 4 anni. La popolazione della città, a composizione mista, con molti elementi d'origine ebraica e tedesca, non aveva certo parteggiato troppo caldamente per la causa del legittimismo, ma neppure s'era troppo riscaldata per l'ideologia comunista. Così furono tratte aspre vendette da una parte e dall'altra ogni qualvolta la fortuna della guerra mutava. L'ultima rappresaglia dei bolscevichi fu naturalmente quella definitiva.

Infiliamo una grande arteria alberata che gira intorno all'edificio circolare dell'ospedale e alla monumentale clinica universitaria. Compare a sinistra il mare. Il nostro albergo è situato al centro di un viale maestoso prospiciente al porto. Quando l'automobile si ferma, c'è già sulla strada un folto capannello di gente: al nostro arrivo altra gente accorre da tutte le parti, uomini, donne, vecchi, bambini. Nessun grido ostile, occhi o sorridenti o impassibili. Cerco invano, come già ho fatto per tutta la strada, la traccia dei bambini sparuti e della gente affamata di cui ci hanno regalato quadri edificanti i letterati francesi che da dieci anni perlustrano la Russia. L'uniformità del vestito corrisponde a quella dei colori del viso, che sopratutto nei giovani è sano e florido. Nè mi pare sia ammissibile qui l'ipotesi che le autorità sovietiche ci facciano vedere soltanto il pubblico che pare a loro più conveniente. È un po' difficile rinnovare la popolazione di una città che conta oltre mezzo milione di abitanti. Non ho del resto tempo di indagare troppo, perchè stanno arrivando le automobili e

gli autobus che erano dietro di noi e la hall dell'albergo si riempie di italiani e di russi.

L'hôtel Europa era anche un tempo il più grande e il più signorile della città. Del vecchio sontuoso edificio è rimasto lo scheletro delle mura: ma gli spaziosi saloni del pianterreno, la scala maestosa, come le camere dei piani superiori, danno l'impressione di un lungo abbandono. I vecchi mobili sono spariti, le tappezzerie sono stinte e al posto di lampadari preziosi, chi sa dove emigrati, sono modeste lampade in ottone o lampadine elettriche nude. Mi viene assegnato un appartamento al primo piano con un modesto lettino in ferro. Nel salotto attiguo con mobili dozzinali, senza tappeto, impianto la mia sala di ricevimento. In un tavolo, all'angolo, funziona subito anche la mia segreteria: il conte Florio deve senza indugio cifrare la mia consueta relazione telegrafica al Duce. Il rapporto d'oggi, con cui gli riferisco le solenni e festose accoglienze ricevute dai russi, lo interesserà in modo particolare.

Mi vengono mostrati alcuni giornali bolscevichi. Vi sono in succinto le notizie della nostra Crociera. Evidentemente le autorità sovietiche tengono molto agli effetti internazionali della nostra visita, ma non vogliono che si impressioni troppo la popolazione all'interno. Strana contraddizione. La squadra aerea italiana non avrebbe potuto toccare le coste del Mar Nero e lasciar da parte la Russia che si ritiene, non senza giusta ragione, la potenza egemonica di questo mare. La nostra visita dunque soddisfa il loro orgoglio nazionale che sopravvive oltre

S. E. Teruzzi tra la folla di Odessa.

Giornalisti italiani con alcune guardie rosse davanti all'albergo Europa a Odessa.

tutte le utopie internazionalistiche. D'altra parte è la prima volta che una grande potenza occidentale invia in Russia in forma ufficiale un reparto delle sue forze armate. Ciò non può non fare un grande piacere ai ceti politici dominanti che attendono ancora dall'Europa il segno tangibile di un riconoscimento senza riserve del nuovo regime. La visita italiana e le grandi accoglienze che i russi hanno fatto al nostro Stormo, faranno consumare molto inchiostro ai gazzettieri di Parigi. Ciò non dispiace ai russi e non può dispiacere troppo neanche agli italiani. Però i bolscevichi debbono fare i conti con la Terza Internazionale di cui sono, insieme, i padroni e i servi. Tutte queste accoglienze fatte all'odiato Fascismo italiano, proprio in Russia, dove dovrebbe essere il fortilizio centrale della lotta antifascista del mondo intero, non può non scandalizzare i santoni comunisti dell'interno e dell'estero. Così si spiega lo strano imbarazzo della stampa del paese, che non può gonfiare l'avvenimento, mentre le autorità ci fanno ufficialmente tante accoglienze.

Aggiungo che mi rendo conto benissimo dello sforzo anche finanziario al quale questo governo povero, che domina un paese impoverito, si è sottoposto per darci l'impressione della eccezionale larghezza della sua ospitalità. In tutta la Russia non vi sono che 18.000 automobili. Mosca non ne ha che un migliaio circa. Per un paese che complessivamente è parecchie volte l'Europa, questi dati sono significativi: essi mi danno un'idea delle difficoltà che hanno dovuto incontrare i nostri ospiti per mettere a dispo-

sizione tante macchine quante ne abbiamo viste arrivando all'Hadgibeisky-Liman.

Non dò quindi alcuna importanza allo stato in cui si trova il nostro albergo: così come è, esso rappresenta tutto ciò che di meglio i russi ci possono offrire in Odessa e fuori. Per metterlo a posto per la circostanza, lavorano da oltre un mese. Sono spese che servono non altro che a noi. Ospiti forestieri non ce ne sono certo tanti da compensare le somme profuse per abbellire, adornare, imbiancare, ripulire tutto il vecchio edificio, che in tempi ordinari serve più che altro per abitazione e per ristorante dei capi bolscevichi.

Anche il pranzo al quale siamo invitati nella sala maggiore dell'hôtel, rappresenta un fatto straordinario nella vita comune del regime. Il pane è scuro, ma saporito e croccante: non è certo il pane in uso presso la popolazione di Odessa. Più tardi possiamo agevolmente fare i nostri confronti in uno dei tanti piccoli ristoranti dove il popolo si reca per passare un'ora di svago presso il mare: il pane ordinario rassomiglia molto a quello tedesco della guerra: integrale, color marrone con sfumature verso il color cioccolata, piuttosto compatto. In compenso ci viene servita dell'ottima vodka e un vinello bianco secco che rassomiglia molto al Capri. È un prodotto di Stato, anch'esso. Viene ricavato dai vigneti della Russia meridionale condotti in cooperativa. L'etichetta ha la rossa insegna della falce e del martello. Il pasto è abbondante, di gusto un po' neutro. Discreta la birra. Buone le sigarette che hanno un lun-

ghissimo bocchino di cartone. Mi dicono che debbono confezionarle così per poterle tenere in mano d'inverno quando per il freddo intenso occorrono pesanti guantoni imbottiti. Nel pomeriggio ci rechiamo a far le nostre visite di dovere. Vengono predisposte due automobili. In una prendo posto io col primo segretario di Ambasciata, col generale russo addetto alla mia persona, e con un segretario della nostra Ambasciata a Mosca che funge da interprete. Nell'altra è Teruzzi con De Pinedo, Bernotti e Rovere.

Sono visite molto strane.

Ci rechiamo prima di tutto al Comando Militare della città che è allogato in una specie di albergo. In una bella stanza, dove ci incontriamo col comandante, vi sono liquori, dolci e scatole di sigarette in abbondanza. Il tono del ricevimento è come al solito improntato a molto semplice cordialità. Di lì passiamo al palazzo del Commissariato degli Esteri, che, come è noto, ha un proprio rappresentante in tutti gli stati federati. L'autorevole diplomatico sovietico parla anche italiano. A prima vista mi sembra un israelita: so poi che è di origine polacca. È molto signore. Sa di *ancien régime*. Conosce a perfezione l'Europa. Facciamo quindi visita al Soviet della città, che ha sede in un gran palazzo adorno sul frontone di un grosso emblema della falce e del martello. Il Soviet è un po' quello che presso di noi sarebbero la Prefettura e il Comune se fossero insieme riuniti in un solo ufficio: governativo e municipale allo stesso tempo. Su per le scale incrociamo un pubblico numeroso e affaccendato. Qui veramente deve

essere il fulcro della vita cittadina. Il presidente del Soviet ci riceve in uno splendido salone. È una bella e simpatica figura: un operaio che dieci anni fa esercitava ancora un mestiere manuale e in questi anni si è preparato intensamente ai pubblici uffici· proprio ieri ha preso la laurea in scienze politiche. S'interessa in modo particolare dei problemi economici: e non ha pregiudizi in fatto di economia politica. La dottrina bolscevica — egli dice — non gli impedisce di studiare e conoscere profondamente i sistemi economici degli altri tempi e degli altri paesi: cita fonti e testi con molta disinvoltura. Evidentemente ha fatto sul serio i suoi esami di laurea.

Ritorniamo all'albergo dove mi attende un sonno ristoratore sul lettino di ferro. Gli stessi personaggi a cui prima ho fatto visita, vengono a restituirmela. Si discorre dello stesso argomento: essi spiegano a me i sistemi e la organizzazione della dittatura bolscevica, io riferisco loro quelli della dittatura fascista.

Alle cinque ci rechiamo a prendere un tè al Consolato italiano, al primo piano di un grandioso palazzo sullo stesso viale dell'albergo. Meriano è un uomo di lettere. L'ambiente porta l'impronta del suo gusto fine. Nei vasti saloni, dove filtra la luce verdolina del gran mare che sta di fronte, il nostro console ha radunato molte di quelle piccole cose graziose che svelano subito l'animo di chi vi abita. La casa è lo specchio dell'inquilino e viceversa.

Si respira una bell'aria d'Italia in questo vecchio palazzo russo. È una specie di oasi

La banda sovietica suona la Marcia Reale.

La partenza dal lago Hangibeisky per Odessa.

riposante per i sensi e per l'anima. Si esce finalmente dall'atmosfera pesante dell'uniformità bolscevica, che sparge su tutto l'ambiente cittadino un carattere di caserma. Si vedono mobili di stile, bei quadri, stoffe, tappeti, ninnoli artistici e libri a iosa, scelti con l'accortezza di un uomo di cultura raffinata. Il confronto con lo stato di squallore del nostro albergo, che pure ha subìto un'accurata toilette, viene da sè. Ritrovando i segni di un comfort che la civiltà moderna ha pazientemente elaborato per rendere la vita agevole, si pensa, alla strana, messianica, affannosa manìa di renderla viceversa disagiata, disadorna, squallida, inconfortevole, che ha preso la rivoluzione russa.

Se un gruppo di persone si fosse proposto di creare tutti i mezzi per vivere male, cioè senza le comodità più elementari, non avrebbe fatto di più e di meglio. Masochismo sociale, arbitrario ed inutile. La guerra ai portati della vita civile nelle sue forme più innocenti non può essere così indispensabile al successo della rivoluzione come i bolscevichi vogliono dare ad intendere. Che differenza c'è dal punto di vista rivoluzionario, tra un letto di ferro e un letto di legno, tra una sedia di cuoio e una di paglia?

Il fatto forse non è tanto voluto come sembra. Sta bene che avendo necessità di livellare il regime di vita di tutte le classi alla misura della classe inferiore, per non dare a nessuno l'apparenza del privilegio (sia pure nell'imbottitura di una sedia), i bolscevichi abbiano dovuto attenersi al criterio del regime di vita più modesto e più incomodo: abbiano semiabolito le auto-

mobili, fatto sparire le carrozze padronali, lasciato cadere in rovina le suppellettili preziose dei palazzi, alienato e distrutto molto materiale artistico, decorativo, interessante per il vecchio costume e la nobile civiltà antica; ma nel deperimento del costume più civile, nell'imbastardimento della civiltà e nella scelta dei mezzi di vita più incomodi non c'entra solo questo criterio - dirò così spartano. Deve pesare per forza, nella condanna all'anonimato incolore e senza gusto, anche il fatto che manca ormai ogni sforzo individuale di scelta e di ricerca. La vita bella e comoda è bensì il frutto di una complessa collaborazione sociale, ma questa collaborazione è la risultante di iniziative personali che in Russia mancano completamente. La città bella e confortevole, come la bella e confortevole abitazione, esigono un regime di libertà individuale, sia pure relativa.

Soltanto con la possibilità di sviluppo del gusto personale che presuppone anche una disponibilità di mezzi finanziari ugualmente libera, si può dare all'estro artistico l'ambiente necessario per crescere e progredire: ogni miglioramento nel regime di vita ambientale presuppone fantasia ed esperienza artistica.

Faccio queste considerazioni così come mi vengono, mettendo a confronto lo spettacolo della vita russa a mano a mano che si svolge sotto i miei occhi senza pretendere di spiegarne del tutto l'enigma. Questo popolo non era facile a comprendersi prima della rivoluzione: figuriamoci ora. Vedo subito però che per giudicarlo con una certa imparzialità occorre mettersi al

di là di ogni nostro concetto occidentale di vita privata e pubblica. Per un europeo dell'ovest, l'esperimento russo si presenta come un'aberrazione collettiva. Ma il fatto che la rivoluzione si sia imposta e continui, deve pure avere la sua ragione. D'altra parte sono tutt'altro che stupidi o folli gli uomini che mi stanno vicino. L'aspetto loro è dei più naturali. Godono con me dell'ospitalità signorile e ricca del console italiano: ammirano le cose belle che stanno sotto i loro occhi, ma non fanno affatto onore alle gustose leccornie calde e fresche, che l'onorevole Meriano e sua moglie offrono ad italiani e russi. Tuttavia se si parla della loro Rivoluzione o insieme si esamina la dottrina politica e sociale che li ha condotti a un regime di feroci restrizioni e di spartane rinunzie, i loro occhi non celano il lampo dell'orgoglio col quale giudicano se stessi e il bolscevismo superiori a noi e all'Occidente così detto civile. Io rispetto tutte le fedi, quando sono professate con convinzione: mi guardo bene quindi dal prenderli in burla o dal disprezzarli.

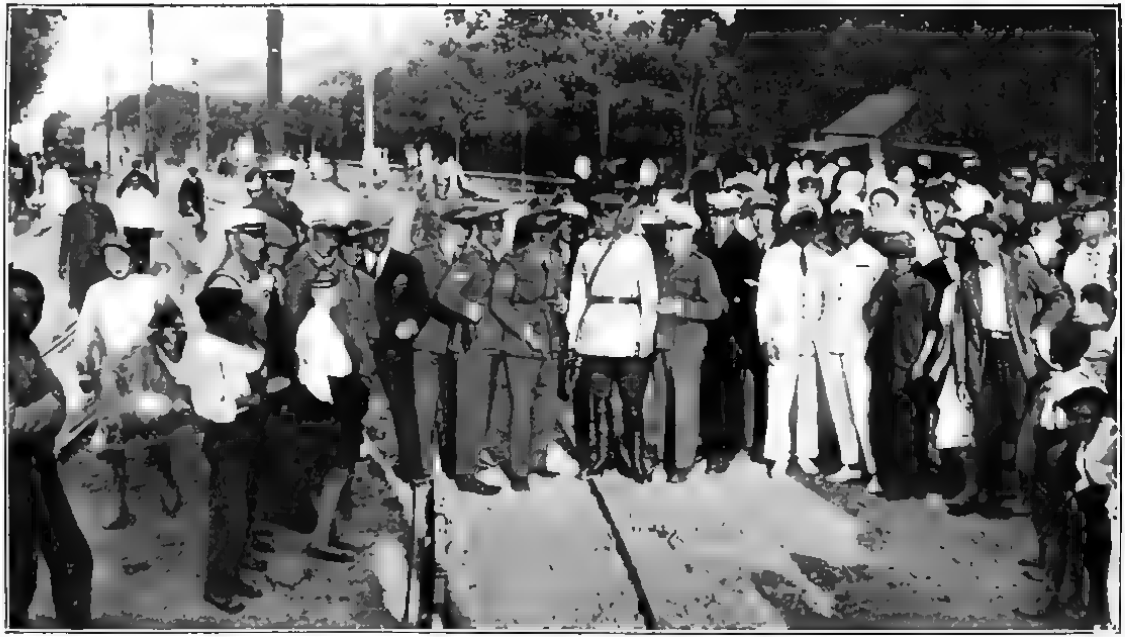
Un tenore russo allieta la riunione con bella musica italiana cantata in italiano. Ha una voce dal timbro caldo: in Italia manderebbe in solluchero il pubblico delle nostre signore. A un certo punto intona una nostra canzone di guerra: «Le ragazze di Trieste». Mai l'ho sentita cantare così.

Parlo con Baranoff del nostro tema favorito: l'Aviazione. Baranoff è cólto e i suoi ufficiali non lo sono di meno. Alla discussione su problemi aeronautici si appassionano ugualmente

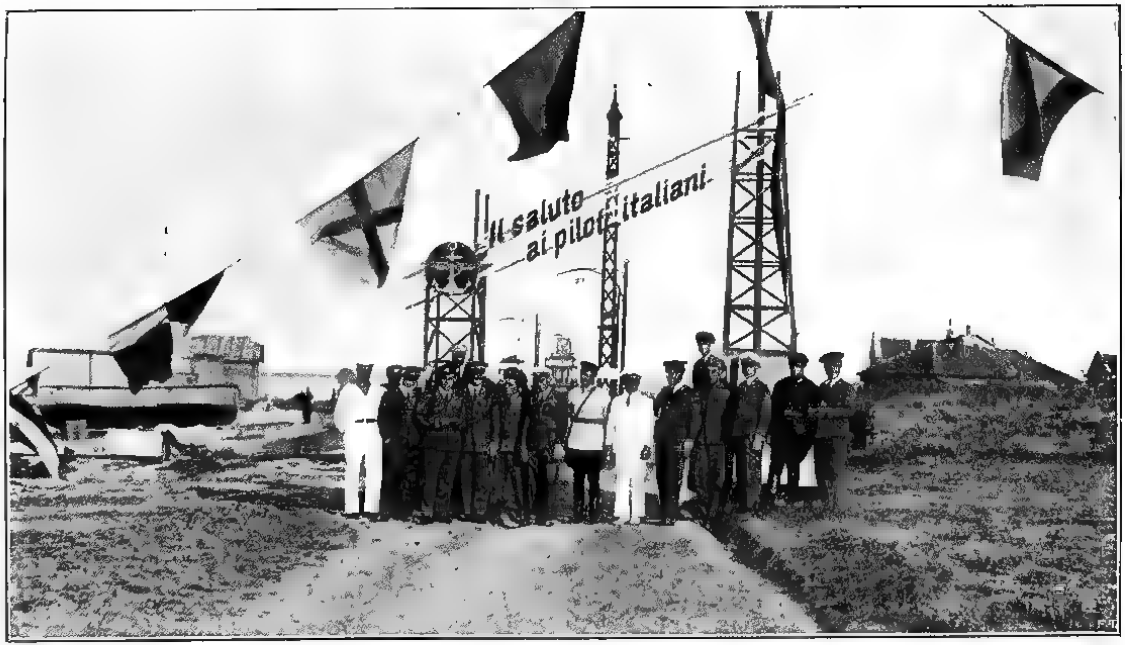
italiani e russi. Pure restando di qua e di là della barriera politica che ci divide, il nostro affiatamento, fatto di mutuo rispetto e di reciproca stima, si fa sempre più cordiale e profondo.

Alla sera gran pranzo offerto dai bolscevichi alla Casa dell'Armata Rossa. Vi partecipano con me in una sala le autorità nostre della Marina, dell'Esercito e della Milizia, vi sono gli alti ufficiali russi di Mosca e di Odessa, e in tre tavoli lunghissimi tutti i nostri ufficiali insieme con ufficiali e personalità russe. Al centro uno speciale tavolo è stato predisposto per i giornalisti italiani che sono frammisti a rappresentanti della stampa russa di Mosca e di Odessa. In una sala attigua dello stesso palazzo i nostri sottufficiali sono invitati a pranzo dai sottufficiali russi. Il loro dispositivo pei tavoli è analogo al nostro.

La Casa dell'Armata Rossa è il Circolo Militare bolscevico della città. In grandi saloni al piano terreno sono locali di lettura e di scrittura, di giuoco, di scherma· al primo piano, oltre a grandi sale da pranzo, vi è più di un locale adibito a biblioteca: il piano superiore è tutto impegnato per una esposizione permanente della rivoluzione bolscevica. Prima di assiderci a mensa veniamo condotti a visitare questo singolare reparto della casa. Vi sono sale piene di armi russe antiche e nuove: un piccolo campionario di armeria che farebbe la delizia di qualche appassionato. In altre sale rigurgitano le fotografie e i cimeli, le stampe e le caricature, i bollettini, i manifesti, gli appelli della guerra



Odessa. — Attendendo il tram.



Odessa. - L'arco di trionfo in onore dei piloti italiani.

civile. Tra questi ricordi, esposti nelle grandi vetrine che adornano le sale, ve ne sono alcuni di gusto macabro: scene di battaglia per le strade, fucilazioni pubbliche, fotografie di cadaveri in pose atroci. Vi è perfino un cuore sotto spirito col buco della pallottola ben visibile nella carne violacea.

Una visione di questo genere è poco consigliabile come aperitivo al pranzo che sta per cominciare. Preferiamo contemplare a nostro agio la figura enigmatica di Lenin che compare ad ogni angolo del palazzo. Ve ne è una nella quale il dittatore è ritratto al suo tavolo di lavoro in posa benigna, quasi sorridente. Un immenso ritratto occupa tutto il muro di un pianerottolo delle scale. È l'immagine del padrone di casa, col quale bisogna fare i conti prima di penetrare in questa specie di sacrario bolscevico.

Al pranzo assistiamo tutti in divisa o in abito da sera: Teruzzi ostenta la divisa bianca della Milizia: viene messo al tavolo d'onore di fronte a me e parla animatamente per tutto il pranzo con i suoi affabili commensali bolscevichi. I russi quando non sono in divisa portano quasi tutti la blusa bianca dell'operaio, che per l'occasione è di seta o di lino fino: un abito da sera che si concilia con la rigida etichetta comunista. Vi sono arrangiamenti anche col diavolo....

Durante il pranzo la musica sovietica ci allieta con brani italiani e russi, scelti con molta finezza. La lista è anch'essa italo-russa. Vi è del magnifico caviale, in tutto degno degli an-

tichi tempi imperiali. Il vino russo è quello già assaggiato al mattino, delle Cooperative di Stato della Crimea e delle provincie meridionali.

Si ritorna a parlare di politica. Domando a Baranoff come conciliano i Soviet la politica antimilitarista della Terza Internazionale con la formidabile attrezzatura bellica della Russia, che batte in questo momento con efficienza e imponenza di armamenti tutte le nazioni di Europa. Confesso al mio interlocutore che neppure la Germania di Guglielmo II poteva dare ad uno straniero impressione di regime strettamente militare quale oggi offre la Russia. A che cosa pensano i bolscevichi? A quale guerra si vogliono preparare? Baranoff e i suoi amici mi rispondono che la Russia è armata soltanto per difendere la pace. Replico che questa ragione è stata invocata da tutti gli stati militaristi come un *alibi* ben noto per giustificare la guerra non appena essa fosse scoppiata per opera e per volontà loro.

Qual'è quel popolo che volendo fare una guerra non proclami le sue intenzioni pacifiche e non affermi che tende soltanto a difendere se stesso e a garantire la pace degli altri? Perfino Napoleone ha costantemente dichiarato di essere trascinato alla guerra per forza. Baranoff insiste nel difendere le intenzioni del suo governo. La discussione si allarga in tono cortese anche fra gli altri convitati. Naturalmente rimane insoluta.

Alla fine del pranzo tra un impressionante silenzio di tutta la sala, dove pure sono almeno trecento persone, Baranoff pronunciò un di-

scorso di saluto allo Stormo italiano, improntato a così fervida cordialità, a tali sentimenti di deferente amicizia per il nostro popolo e per il nostro governo, che lasciò in tutti la migliore impressione. Egli disse:

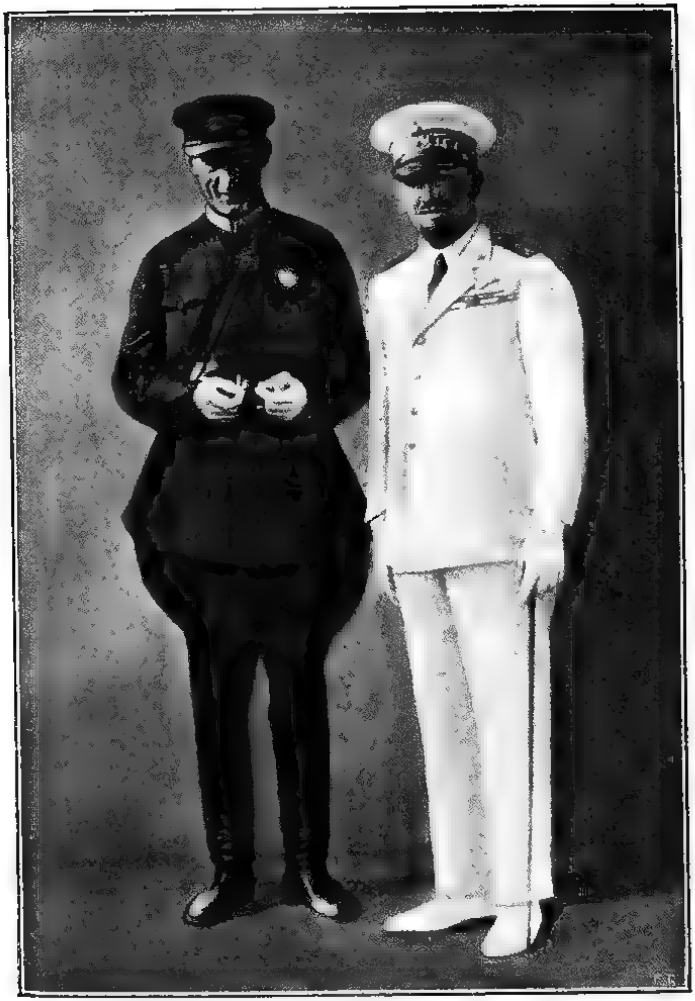
« Porto il saluto delle forze aeree sovietiche alle forze aeree italiane, rappresentate dal magnifico capo, generale Balbo, al quale esprimo i migliori sentimenti e saluti. Il progresso ed il genio umano hanno conquistata la natura, e le ali sono diventate legami economici e soltanto in caso di guerra strumenti bellici.

« All'Unione Sovietica sono noti la potenza delle Ali italiane e i progressi compiuti dall'Italia negli ultimi anni. Gli aviatori sovietici sono testimoni dei grandi successi ottenuti dall'Aviazione italiana. Nel 1927 il generale De Pinedo ha coperto un percorso di 50 mila chilometri che mai è stato superato. Nel 1928 l'Italia annovera diverse magnifiche conquiste nell'aviazione ed ha superato la Coppa Schneider, battendo gli americani e gli inglesi. Sarebbe difficile registrare i successi minori dell'Aviazione italiana. Credo che questi risultati siano dovuti alla sapiente guida del generale Balbo ed alle giovani forze degli aviatori italiani. Non dubito che lo sviluppo sia dovuto anche al Governo italiano che ha dato tutte le sue forze a questi progressi degli aviatori. Sono persuaso che vi ha contribuito anche il capo della Milizia Nazionale, on. Teruzzi, che volando spesso, ha partecipato a molte belle imprese. Il nuovo successo di oggi conferma il magnifico cammino compiuto. So che la Crociera è dovuta anche alla

sapiente guida del colonnello Pellegrini. L'Aviazione russa augura tutti i successi possibili alla Aviazione italiana anche perchè fra i due paesi non può essere contesa di carattere politico, nè concorrenza economica, ma solo comunità di interessi. Alzo il calice in onore dell'Aviazione italiana ».

Rispondo con la cortesia che è necessaria di fronte a un tono tanto corretto e simpatico, ma prendo l'occasione per ricordare ed esaltare il nostro grande Capo, che Baranoff prudentemente ha lasciato nell'ombra. Un giornalista stenografo raccoglie le mie parole. Io non sono solito scrivere in anticipo i miei discorsi che debbono rispondere a speciali condizioni di luogo e di ambiente, ed essere intonati all'atmosfera in cui nascono. Mi vengono così più spontanei ed efficaci. Cerco però di portare sempre con me uno stenografo che mi dia la documentazione di ciò che ho detto. Nell'ultima Crociera il buon Trevisan della *Gazzetta dello Sport,* raccogliendo tutti i discorsi fatti, fu in grado di smentire col testo esatto, qualsiasi interpretazione falsa o maligna ne fosse tentata. Dissi dunque:

« Signor Generale, signori ufficiali, io risponderò con poche e disadorne parole al vostro eloquente discorso. Non saranno però meno ispirate delle vostre che abbiamo apprezzato al massimo grado. Arrivando oggi a Odessa abbiamo ricevuto accoglienze veramente simpatiche, quali si possono ricevere soltanto da camerati dell'aria. Infatti se l'Aviazione è uno strumento di guerra, e la guerra dovrebbe essere



Il generale Baranoff.

Una famiglia di contadini russi con sottufficiali italiani.

sempre un mezzo di difesa dei popoli, l'Aviazione è anche un grande veicolo di civiltà, che unisce ed avvicina i popoli. Voi avete rivolto parole simpatiche alla nostra arma aerea ed esse sono scese profondamente fino al mio cuore perchè l'Italia giovane che noi rappresentiamo, non trova maggiore espressione di forza e di potenza di quella delle sue Ali che solcano tutti i cieli. So che l'Aviazione della Russia sovietica è forte, e vi ricambio il più fervido augurio di potenza sempre maggiore. Voi, Generale, avete detto che lo sviluppo dell'Aviazione italiana è dovuto a un governo di giovani, anzi è dovuto alla mia modesta persona. Orbene, permettetemi, da leale soldato quale sono, di rettificare la vostra lode, che rimbalza su me soltanto per ricadere più in alto. L'Aviazione italiana è dovuta al nostro Duce che dieci anni fa, ancora affaticato nei tumulti della vigilia vittoriosa, trovava tempo, nei momenti brevi del suo ozio fecondo, di pilotare l'aeroplano, e la sorte è stata benigna al nostro Paese, perchè ci ha risparmiato questa grande vita in un incidente di volo che poteva riuscire fatale.

« Egli è un uomo che dà alle nuove generazioni fede e coraggio per le più grandi imprese. Io vi devo questa rettifica perchè non voglio essere ritenuto che un modesto luogotenente di un Capo insuperabile.

« Signor Generale, ho sentito l'augurio fattomi prima sommessamente e poi ripetuto nel vostro discorso ad alta voce: e cioè che noi sappiamo quest'anno trionfare nell'ardua competizione della Coppa Schneider. Orbene, permettetemi

di esprimere un altro augurio: che una volta conquistata la Coppa che ci sta tanto a cuore, possiamo vedere l'anno seguente scendere in Italia a disputarla con noi i nostri camerati russi ».

Un segretario della nostra ambasciata a Mosca traduce l'uno e l'altro discorso. Sia alle parole di Baranoff, sia alle parole mie, i presenti fanno lunghe ovazioni. Gli ufficiali russi, in piedi, salutano con un triplice formidabile « Urrah ».

Dopo il discorso di Baranoff la banda militare ha suonato l'Inno dell'Aviazione russa, dopo il mio suona la Marcia Reale. Tutti ascoltano in piedi ed applaudono.

Quasi contemporaneamente un sottufficiale russo nella sala attigua, saluta con un vibrante discorso i suoi colleghi italiani. Il nostro maresciallo Tassotti risponde acclamatissimo. L'eco dell'applauso giunge fino nella nostra sala.

Il pranzo termina così tra la più grande cordialità. È mezzanotte e ci rechiamo a riposare sui nostri lettini di ferro, in attesa del programma che ci attende l'indomani.

Ma non tutti hanno voglia di dormire. Malgrado l'ora tarda, la città è molto animata. Molti italiani si spargono qua e là per osservare da vicino la vita notturna. Le guardie rosse, che sono sparse un po' dappertutto, fanno un rispettosissimo servizio di vigilanza. Ma ognuno può recarsi dove crede. Nessuna zona della città è vietata per gli italiani. Così sarà anche il giorno seguente. È certo che tutto quanto era possibile vedere per conto nostro, è stato veduto.

Non mancano per le vie di Odessa molte graziose fallofore notturne. Tutto il mondo è paese. Anzi mi si dice che la rivoluzione abbia molto aiutato la corruzione dei costumi. La lotta spietata che il comunismo fa all'istituto famigliare come fulcro della civiltà borghese, e la spregiudicatezza ufficiale contro i pregiudizi del pudore che viene anch'esso interpretato come una forma di vecchi costumi degni di condanna, ma sopratutto le disagiate condizioni economiche che mettono la donna in condizioni di dover rinunciare a quasi tutto il lusso e le superfluità eleganti così indispensabili per la sua vanità, fanno sì che il mestiere di donatrici d'amore si sia largamente diffuso.

Non è a credere però che la onnipotente polizia bolscevica, che ha mille occhi e mille braccia, lasci correre gli interessi e gli istinti, in questo mercato di carne umana, a libito degli individui. Essa vigila e sorveglia quanto e come crede. Così per esempio mi si dice che ordini molto severi sono stati impartiti affinchè non abbiano contatto cogli stranieri le donne di facili costumi della città. Mi si dice anche che le pene predisposte dai bolscevichi per quelle disgraziate che trasgredissero questi ordini, sono molto severe. Il carcere misto costituisce la prima scala del castigo, che potrebbe terminare anche in Siberia.

Malgrado questi preparativi di forze poliziesche, non oserei giurare che tutti gli ordini siano stati rispettati.

Certo le donne più ancora che gli uomini manifestavano vivo interesse per gli ospiti ita-

liani. Aggiungo che la rivoluzione non ha per nulla sciupato la fama di singolare bellezza delle donne russe dallo sguardo lungo e dal sorriso seducente.

Il sonno mi coglie fra un vago fluttuare di fantasmi in cui si intrecciano tutte le impressioni di questa giornata singolare.

Alla mattina seguente esco per tempo dall'albergo. Non si resiste alla tentazione di approfondire la nostra conoscenza della città e del costume bolscevico.

È domenica. Le strade sono piene di popolo. Davanti all'albergo staziona un gruppo ancor più folto di gente. Andiamo a spasso dove vogliamo, seguiti sempre da una curiosità benevola. I viandanti si voltano indietro a guardarci senza il più piccolo accenno di antipatia. Passano per le strade gruppi di giovani operai. Camminano incolonnati cantando: è una specie della nostra premilitare. Qualche bambino ci grida: «*Mussolini*». Il nome amato serve per questi fanciulli a qualificarci: siamo tutti «*Mussolini*» oggi di fronte ai russi. Ci dicono «*Mussolini*» come ci direbbero «*italiani*». Non c'è ira o dispetto. Il nome del Duce pronunciato così dalle giovani generazioni russe, ci dà la misura della sua popolarità anche in queste terre lontane.

La città ha l'aspetto di una grande terrazza sul mare. Dal porto al grande viale dell'albergo, vi è una immensa scalinata di granito di 193 gradini, larga 12 metri. Una visita al porto è indispensabile. Esso ci attira con le belle costruzioni dei suoi moli, dei suoi magazzini, dei suoi impianti ferroviari. Vi sono sei bacini chiusi,

Gli idrovolanti ormeggiati sul lago Hadgibeisky.

che prendono il nome dall'uso a cui sono adibiti: il porto del carbone, il porto nuovo, il porto della quarantena, il porto pratico, ecc. Deve essere costato somme favolose ai governi degli Zar che lo costruirono. Il nome dei bacini è rimasto lo stesso: quello dei moli è stato sostituito con nomi della rivoluzione. L'impianto è grandioso e ricorda antichi splendori commerciali, quando Odessa stava alla testa di tutti i porti della Russia, compreso Pietrogrado, per la sua attività sopratutto nella esportazione. Odessa, capitale delle terre nere, fertilissime produttrici di cereali, di bestiame e di legno, di prodotti pescherecci, di alcool e di grassi, aveva un movimento portuario di 50-60 navi alla settimana: queste sono memorie del tempo che fu: oggi il porto non ospita che quattro o cinque navi alla settimana. I grandi bacini sono infatti deserti e i magazzini sono chiusi. Tra le linee che hanno ripreso regolarmente il loro contatto con Odessa è quella del Lloyd Triestino. I suoi uffici sono oggi imbandierati con i colori nazionali. Vi è un servizio regolare con Costanza.

Altri servizi con Costantinopoli e con il Caucaso. Ma le merci dell'esportazione sono in continua decrescenza. Soltanto il tredici per cento del suolo fertile della Russia è coltivato. Il resto è abbandonato a se stesso oppure sottoposto a colture insufficienti. La politica agraria del regime sovietico, secondo quanto mi vien detto, è la più spinosa e la più difficile. Colla cessione delle terre ai contadini si è indotto l'agricoltore concessionario a lavorare soltanto quanto basta

per sè e per la propria famiglia. Col suo istinto che resiste ad ogni lusinga dell'utopia comunista, il contadino non vuol produrre per gli altri senza avere la gioia della speculazione, del guadagno. Così è contrario alle requisizioni che lo Stato gli impone. Gli atti di forza del regime contro i contadini riottosi per dare pane sufficiente alle grandi città e ai centri operai, sono continui. Una lotta vivace si è scatenata nelle alte sfere del partito a favore e contro la causa dei contadini più fortunati, che coltivano zone più larghe e più fertili di terreno. Ha vinto la tendenza contraria ai contadini ricchi e medi. Ma il risultato di questa lotta per ora sta tutto nella decrescenza della produzione agricola. È il grande enigma dell'avvenire. Contrariamente a quanto si crede in Europa, Trotzki ha sostenuta la causa dell'ultrarivoluzione contro i contadini medi e ricchi, a favore dei conduttori di fondi piccoli. Stalin, che si è opposto sul principio a Trotzki per questioni personali, ha finito per accedere praticamente alla sua tesi e combattere l'economia agraria più progredita. Anche un'altra idea trotzkiana ha trionfato nelle direttive del regime: quella della industrializzazione forzosa della Russia. Un astioso protezionismo doganale impedisce ormai ai prodotti stranieri di entrare nel paese. Si vuole che la Russia faccia tutto da sè. Naturalmente non si improvvisa in un paese essenzialmente agricolo come questo, un'attrezzatura industriale in grande stile, come quella che sarebbe necessaria per i bisogni dell'immenso impero. Nuovi disinganni attendono le classi dirigenti. Una

delle prove ci è offerta dallo stato di squallore e di abbandono nel quale si trova il porto di Odessa.

Risaliamo dal porto sulla passeggiata Feldman che unisce la città al mare. I nostri uomini passeggiano liberamente occhieggiando le belle ragazze ucraine. Penso alla differenza tra l'ospitalità che ci ha offerto la Russia, del tutto tranquilla e libera, e quella dell'anno scorso a Marsiglia. Nella Francia alleata e amica, non mancarono cerimonie e discorsi: più numerosi forse di quelli che abbiamo sentito e goduto a Odessa. Ma dallo stagno di Berre alla città, i nostri equipaggi passarono a forte velocità su automobili dove era imbarcato accanto allo chauffeur un poliziotto che non potè impedire qualche fischio. Altri poliziotti fiancheggiavano le strade della città in catena quasi continua e non poterono smorzare qualche urlo ostile. Arrivati all'albergo fummo consegnati gentilmente nei saloni del medesimo con la preghiera di non muoverci per non dare fastidi alla polizia centrale. Quanto sfoggio di misure di pubblica sicurezza! Qui a Odessa la polizia si chiama G. P. U.: ma gli italiani circolano dappertutto e nessuna manifestazione di avversità, anche la più innocente, ci ha ferito gli occhi e le orecchie. Effetto della diversa disciplina sociale?

Sbuchiamo in una grande piazza dietro le spalle del nostro albergo. Dall'alto di un basamento conico un troncone di ferro piegato a forza indica che ivi una volta era un monumento. Deve essere stato quello di Caterina II, che le guide indicano come uno dei capolavori

dell'arte russa contemporanea. Era stato eretto nel 1900 dall'architetto Dimitrenko e dallo scultore Popoff: intorno al piedistallo che reggeva la statua in bronzo dell'imperatrice, vi erano le statue anch'esse in bronzo del conte Subov, del colonnello Volant, dell'ammiraglio Ribas e del celebre ministro Potemkine. Forse a quest'ora tutti questi bronzi illustri sono passati nelle fonderie dei cannoni. Una cosa è passata certo di qui: la rivoluzione. A proposito di Pontemkine, i russi qualche anno fa lanciarono per il mondo un formidabile *film* di propaganda bolscevica. La scena più atroce, dove veniva riesumata una carica di cosacchi sulla folla inerme, aveva per scenario una grande scalinata digradante al mare. Ne chiedo notizia al mio cortese accompagnatore Essa era proprio quella della passeggiata Feldman prospiciente al nostro albergo. Comprendo ora un po' meglio le cause che hanno indotto il popolo rivoluzionario a scagliarsi contro l'effige in bronzo del ministro di Caterina II.

Un gruppo di giornalisti nostri si è recato alla Casa del Popolo ad ascoltare un comizio interno di propaganda rivoluzionaria. Nessuno li ha disturbati. Hanno visto una sala gremitissima e un po' rumorosa e distratta. Un oratore in maniche di camicia predicava in un angolo, un altro nell'angolo opposto. I russi si lasciano imbottire il cranio con molta pazienza. Mi pare però che preferiscano alla parola parlata, la parola scritta. Ad ogni cantonata di strada abbondano i manifesti. Più numerose ancora sono le caricature. Infiniti poi sono i ri-

tratti degli uomini della rivoluzione. In generale non sono belli. Anche le litografie che li riproducono sono dozzinali. Domina su tutti la figura di Lenin. Quasi sempre essa viene apposta sull'architrave della porta d'ingresso delle abitazioni. Spesso è circondata da una raggiera solare giallo-oro. Bene o male siamo sempre nel centro della iconografia popolare. I russi adorano le icone. Sparite quelle sacre dove di solito era una dolce immagine di Madonna bizantina, sono sopraggiunte quelle col ritratto del dittatore dall'aspetto cereo. Non si può dire che abbiano guadagnato nel cambio.

Molta gente ozieggia al sole seduta sulle banchine delle piazze, larghe come bei golfi verdi, sotto l'alberatura fresca e fiorente o lungo le strade che son diritte e spaziose leggermente in salita dal mare verso l'interno. Godono la domenica leggendo gli opuscoli che le varie organizzazioni distribuiscono a migliaia gratuitamente, o giuocando a dadi. Questo passatempo, caro agli antichi romani, deve essere qui popolarissimo. Spesso alle cantonate delle vie sono impiantati chiostri per la rivendita dei giornali, del sapone e dei tabacchi: minuscoli bazar comuni a tutto l'Oriente, ma alla merce ordinaria essi aggiungono in Russia la merce politica. Osservo un grande grafico che riproduce l'aumento della produzione industriale negli ultimi cinque anni. Naturalmente nella scala disegnata dall'ufficio bolscevico, gli indici salgono vertiginosamente.

Del resto quando ripenso all'impressione provata davanti a questa folla sottoposta a un fuoco

tambureggiante di propaganda antirivoluzionaria, non posso dire d'averla vista fanatizzata d'una passione troppo accesa. Anzi essa mi fa l'effetto di ascoltare i propri predicatori con molta indifferenza. Non per niente sono passati 11 anni dall'instaurazione del nuovo regime. Manca l'incentivo della curiosità per il nuovo e per l'imprevisto che sono tutto per i russi. Nessuno però, anche dei giudici più imparziali che qui ho incontrato, ha preveduto prossima una catastrofe del regime attuale. Tutti sono del parere che la Russia santa e pazza continuerà per molto tempo nell'esperimento iniziato. Il regime si regge sopra 11 milioni d'impiegati della rivoluzione. Tanti sono coloro che oggi si occupano nell'immensa nazione degli affari dello Stato, dei Sindacati, delle Cooperative e via di seguito. Tutti costoro difenderebbero ad oltranza la posizione raggiunta, che garantisce un'esistenza comoda, anche se questa rende meno comoda l'esistenza degli altri. Tuttociò senza contare la resistenza che ad un mutamento di regime opporrebbero gli operai i quali, lavorino o non lavorino, stanno oggi molto meglio di prima sia dal punto di vista materiale sia dal punto di vista morale. Sui contadini c'è da contare meno per il sistema delle requisizioni a cui sono sottoposti. La distribuzione della farina avviene sopra una misura di otto chili al mese per persona.

Anche i contadini sono soggetti a questo rigido criterio distributivo. Certo non ne sono lieti. Ma benchè in molte zone della campagna si affacci spesso lo spettro della fame, nessuno di loro opterebbe per un ritorno degli antichi

padroni. Meglio la fame che la rinunzia a quella forma larvata di proprietà terriera che i bolscevichi hanno loro garantito.

Il senso del provvisorio è un grande alleato dei rivoluzionari. Si dice: i disagi attuali sono destinati a sparire, sono la conseguenza della instaurazione precipitosa di un regime nuovo, accompagnano sempre la rivoluzione, ma in un tempo non remoto quando sarà consolidata all'interno e all'estero la dittatura del popolo, ai malanni presenti subentrerà un grande periodo di floridezza e di comodità. Tutto è questione di pazienza. I russi sono pazienti ed aspettano.

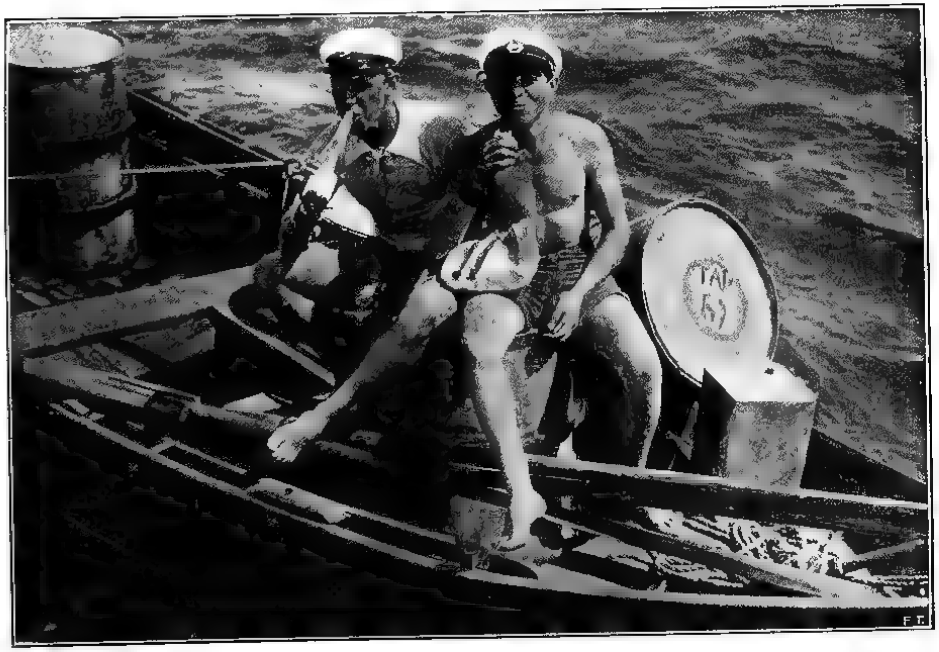
Bisogna anche tener presente che la nuova generazione aveva sette od otto anni, quando la rivoluzione è scoppiata. Oggi è composta di giovani ventenni che poco o nulla ricordano personalmente del vecchio regime, e quello che ne sanno è frutto di propaganda astiosa e violenta dei nuovi arrivati. Essi non hanno possibilità di fare confronti. Sono completamente isolati dal mondo esterno perchè non ricevono e non leggono i giornali stranieri, non hanno contatti con forestieri e non possono neppure spedire o ricevere lettere senza un congruo controllo della censura, che è inesorabile per la corrispondenza d'oltre confine. Questi giovani ventenni sono tratti a prendere per oro colato i dettami della propaganda rivoluzionaria. Non hanno nemmeno lo stimolo del desiderio per altre forme di regime che neppure conoscono. Vivono dunque in uno stato d'animo ideale per il successo della predicazione bolscevica. Nelle scuole viene mostrato ai fanciulli la figura del

borghese occidentale come presso di noi si indicherebbe quella dell'uomo scimmia o del pagliaccio che fa le buffonate nel circo. Se ne è accorto stamane il buon Adone Nosari, che è uscito a passeggio imperturbabile con la caramella nell'occhio sinistro, la mazzetta di malacca nelle mani e un cappellino di feltro inglese sulle ventitrè. I monelli di Odessa gli correvano dietro senza alcuna malizia ridendo a squarciagola. Pare che sia molto fiero del suo successo! Per noi è un indice della situazione.

Sono entrato in una chiesa. È l'antica cattedrale ortodossa, dall'aspetto monumentale, ma piuttosto banaluccio. Era semideserta. Invece affollatissima era la chiesa cattolica. Vi si celebrava una messa solenne con un certo sfarzo di ceri ed incenso. L'organo accompagnava un coro di voci bianche: tutte donne. Donne e vecchi affollano i banchi. C'è un che di tragico nel loro canto disperato che riempie le tre navate del tempio. Un che di disperato per la sorte della fede a cui credono ancora, ma che oramai è stata abbandonata dalla quasi generalità degli uomini e serve soltanto come oggetto di scherno per la matita dei caricaturisti. Eppure essa resiste ancora, per lo meno in queste anime semplici. I bolscevichi proclamano la libertà dei culti: ma perseguitano la religione con ogni sorta di sarcasmi. Frequentare le chiese significa guadagnarsi la patente di imbecille.

Un problema che molto mi ha interessato è quello delle abitazioni. Una legge draconiana stabilisce per ogni inquilino pochi metri quadrati di spazio. È un sistema facile e comodo per

I rifornimenti per gli idrovolanti.



Marinai russi che consumano viveri offerti dagli aviatori italiani durante i rifornimenti.

risolvere la crisi degli alloggi. I vecchi palazzi, anche i più signorili, sono suddivisi secondo questa strana geometria che non tiene conto affatto della antica disposizione dei locali e spesso trascura le norme più elementari della decenza sociale e civile. Si stabilisce così una grande promiscuità tra i membri di una stessa famiglia e quelli di famiglie diverse con conseguenze che non è difficile immaginare. Molti preferiscono vivere in un albergo o per lo meno prendere i pasti al ristorante. Mi si assicura che il 50 per cento delle famiglie operaie non fa uso di cucina domestica. Del resto l'abolizione del focolare è in perfetta rispondenza colla propaganda bolscevica contro l'istituto della famiglia. Il matrimonio e il divorzio sono regolati da un atto civile che non esige alcuna speciale formalità. Un pezzo di carta sottoscritta dai due interessati è sufficiente per creare o per distruggere una famiglia. I figli restano a carico della madre fino alla maggiore età se questa li vuole mantenere, con un piccolo aiuto a cui il padre divorziato viene costretto: altrimenti essi passano allo Stato che li alleva come figli della rivoluzione.

Arrivo in una grande piazza. È la maggiore di quante ho visto finora in Odessa. Nel mezzo vi è un prato immenso al cui centro sta un cippo di granito largo e tozzo. Domando spiegazioni e mi viene risposto che è l'ossario dei caduti della rivoluzione. Riposano là nel cuore stesso della loro città, e intorno alla loro tomba anonima giuocano i loro bimbi ignari, e i giovanotti fanno partite di foot-ball. La rivoluzione

tende a guadagnare anche il mondo di là. L'ateismo ufficiale rinnega qualsiasi teoria dell'immortalità dell'anima e procede senza molti riguardi alla riforma dei cimiteri. Essi non dovrebbero più avere aspetto mistico e malinconico, perchè quando la vita è finita è inutile immaginarne la continuazione in un mondo migliore, come è inutile rimpiangerla. Il comunismo solo continua, i sopravissuti portano a compimento l'opera interrotta di coloro che sono scomparsi, per creare le condizioni del paradiso in terra: l'unico che abbia diritto di esistere.

Poco o nulla, noi latini e occidentali, possiamo obiettare davanti a un sistema di vita che per essere assurdo non può essere neppure discusso. Assurdo per noi. Oggi vi si adatta bravamente un popolo di centocinquanta milioni di uomini.

A mezzogiorno siamo invitati a colazione dall'on. Meriano. Sono presenti le più cospicue personalità bolsceviche. Durante il pranzo sfugge all'on. Teruzzi, che è un brillante infaticabile *causeur*, questa osservazione:

— Noi italiani abbiamo fatto una rivoluzione che non è meno fondamentale ed imponente della vostra perchè ha rovesciato dalle sue basi il vecchio regime per istaurarne uno che è con esso agli antipodi. Eppure non abbiamo avuto bisogno di spargere sangue umano. I nostri martiri sono caduti nel folto del combattimento mentre tentavano di strappare dalle mani degli avversari le armi micidiali. Se sommiamo insieme i morti fascisti e quelli dell'antifascismo, non facciamo neppure una millesima parte del

conto macabro che voi siete costretti a fare. Perchè i bolscevichi hanno sparso tanto sangue umano?

Risponde tranquillo il generale Zarzar che gli sta vicino:

— Molto semplice. Il motivo è questo: che noi non siamo dei vegetariani...

La risposta ci agghiaccia. Che strana visione della vita hanno questi russi! E non possiamo dire che la fredda ferocia con cui questo capo rivoluzionario pronuncia la sua confessione, sia cinica. È anch'essa invece un atto di fede massiccia e tranquilla.

La conversazione dopo un attimo di sosta riprende imperturbabile.

Meglio abbandonare questo tema scottante sul quale un'intesa è impossibile, e abbordare quello della politica estera dove forse può darsi che gli estremi si tocchino. Scherzo molto con Baranoff sulla pretesa politica di pace e di rinuncia dei Soviet. Tema ampiamente trattato anche ieri sera. Pare a me che la Russia conduca una politica molto sottile contro le potenze egemoniche del mare e del continente, in accordo più o meno sotterraneo con le potenze sacrificate dalla guerra o ingiustamente trattate dai protocolli della pace. Questa politica evidentemente ha degli obiettivi molto precisi. Il bolscevismo non ha forse ricalcato fin dai primi anni le orme di Pietro il Grande? Non soltanto essa ha ricostituito l'unità della Russia, ma continua a gravitare verso il sud. Baranoff risponde sorridendo con parole evasive quando gli assicuro che non è lontano il giorno in cui i bolscevichi

tenteranno la conquista degli Stretti. L'argomento mi diverte.

Cerchiamo insieme i punti di divergenza e di contatto con la politica estera dell'Italia. Perlustriamo allegramente il futuro.

Si torna anche a parlare di Aeronautica. Mi interessano gli sviluppi dell'Aviazione civile russa; Baranoff ha molto ammirato i nostri apparecchi. Si manifesta convinto che essi presentano qualità straordinarie anche per l'idroaviazione civile. Attualmente i russi hanno in efficienza tredici grandi linee aeree terrestri:

1. — Leningrado-Mosca-Kharkow-Baku (Società Junkers).
2. — Mosca-Koenigsberg-Berlino (Società Deruluft).
3. — Mosca-Nijni-Nowgorod-Kazan (Società Dobrolt).
4. — Kiew-Karkow (Società per azioni d'aviazione ucraina).
5. — Kharkow-Sebastopoli (d.o.).
6. — Kharkow-Odessa (d.o.).
7. — Rostow-Noworossisk.
8. — Noworossisk-Batum-Tiflis-Baku-Théran.
9. — Rostow-Grojny.
10. — Mosca-Oremburg-Taschkent.
11. — Mosca-Ekaterinburg.
12. — Mosca-Arkhangel.
13. — Mosca-Astrakan.

Vi sono fabbriche d'aeroplani a Mosca, a Pensa, a Fili, fabbriche di motori e di riparazioni ad Alexandrowski, ad Omsk, a Jaroslaw.

L'Italia può fornire ai russi molto ottimo materiale.

Dico scherzosamente a Baranoff: — Oltre il materiale possiamo fornirvi uomini: io per esempio potrei divenire capo di Stato Maggiore nella vostra Aeronautica! Qualche fascista in Russia non ci starebbe male! Se non altro per la legge del contrasto!

Baranoff sorride.

Per le sedici sono invitato a visitare una nave da guerra bolscevica, l'incrociatore «Ucraina».

Ci troviamo a bordo tutti. Essa è uscita dai cantieri navali bolscevichi due anni fa. L'ammiraglio Bernotti, grande tecnico di costruzioni navali, mi dice che essa corrisponde alle più moderne esigenze della tecnica nautica. È un incrociatore leggero, bene armato, analogo a quelli che costruiscono in questo momento le marine degli stati d'Occidente, compresa l'Italia. Interessante è la vita di bordo. I marinai non salutano gli ufficiali se non quando sono inquadrati e in servizio. Non hanno brande ma letti di ferro. Vestono e mangiano molto bene. Hanno locali per studio, una piccola biblioteca, quasi tutta composta di libri comunisti, e tante minuscole scrivanie chiuse in altrettante boxes a vetri. Un reparto della nave si chiama «l'angolo di Lenin». Ivi i marinai tengono le loro riunioni, che sono altrettanti piccoli comizi durante i quali può anche essere giudicata la condotta politica dei propri comandanti. Un piccolo gruppo di marinai è incaricato di sorvegliare gli ufficiali e di riferirne ai compagni. Quando Baranoff sale a bordo rivolge alla ciurma uno strano saluto: egli dice:

— Come vanno le cose ragazzi?

Gli si risponde con una sola voce:
— Bene.

Il comandante della nave è un omaccione grosso, molto cerimonioso, senza colletto, vestito col tradizionale camiciotto bianco. Ci fa da guida e ci mostra con compiacimento un grafico della nostra Crociera, che deve indicare ai marinai russi la perizia e l'ardimento dello Stormo aereo italiano. Questo non manca di farci piacere. Qua e là per la nave vi sono però anche altri grafici. Sono quasi tutte caricature politiche fatte dai marinai, che manifestano così con molta efficacia il loro pensiero politico. Quella d'attualità, molte volte ripetuta, riproduce le vicende e gli effetti delle recenti elezioni inglesi. Vi è un tavolo che salta in aria: è quello dei conservatori. Salta in aria anche un tavolo al quale erano assisi congruamente deformati dalla matita del caricaturista, un panciutissimo Poincaré e un Chamberlain raffigurato con eleganza da dandì. Osservo che manca qualsiasi caricatura di Mussolini. Ciò è forse un atto di riguardo o di omaggio per la nostra visita. Anche questo mi dà una certa soddisfazione.

Mi assicurano che durante il servizio la disciplina è severissima e le punizioni esemplari. Tutto si concede purchè non indebolisca la forza effettiva sulla quale si regge la classe dei dittatori. Ma ha del miracolo una disciplina che sa trovare il punto giusto dove termina la più strana licenza del subordinato e incomincia il dominio ferreo del superiore. Cose di Russia.

Nel pomeriggio domenicale gli italiani si spargono per i paesini vicini dove la gente prende

il bagno e fa merenda. Vi sono nelle adiacenze di Odessa piccoli borghi abitati completamente da tedeschi. Sono colonie che Caterina II attrasse nel sud della Russia perchè mettessero in efficienza le terre incolte intorno alla nuova città che essa stessa aveva fondato. Questi tedeschi che in numero di quasi cinquecentomila hanno redento vaste plaghe di terreno senza nulla perdere dei loro caratteri etnici, dal costume alla lingua, si trovano oggi in grande imbarazzo, perchè i decreti di espropriazione del regime sovietico hanno raggiunto anche loro. Vorrebbero ritornare in patria, ma comprendono che in Germania si sentirebbero alquanto spaesati. Non vi hanno più legami di parentela. Sono qui da centocinquanta anni. Parlano un tedesco antiquato: la lingua del settecento. E poi come abbandonare questi luoghi dove vivono da tante generazioni e queste terre che i loro lontani progenitori hanno strappato alla malaria e alla steppa e sono oggi prospere e fertili come giardini? Hanno finito così per restare, in attesa di tempi migliori. I bolscevichi pure dichiarando che la proprietà della terra è dello Stato, li hanno lasciati dove si trovavano.

I giornalisti hanno visitato accuratamente le spiaggie. Raccontano mirabilia delle donne che hanno veduto in costumi, pare, piuttosto succinti. Mi dicono che vi è un reparto di bagni ove le donne sono del tutto senza scudetto ai seni e mutandine alle anche. Non mi stupisce pensando che siamo nel paese ove si proiettano films di propaganda abortiva.

Ad ogni modo nessuno può lagnarsi della

gentilezza degli ospiti. Queste belle donne russe, quando non hanno potuto offrire altro, sono state prodighe coi nostri uomini, di magnifici sorrisi. Le macchine fotografiche hanno molto lavorato in queste sieste di sole domenicale. Temo che arrivi in Italia molto materiale compromettente: ma questo non ha certo carattere politico....

Questa sera l'ambasciatore d'Italia, Cerutti, offre un pranzo di addio agli aviatori e con esso ricambia anche il pranzo che ci hanno offerto ieri le autorità sovietiche. Sono circa trecento coperti radunati nel salone dell'albergo Europa, riccamente illuminato e adornato per l'occasione. L'ambasciatore ha fatto le cose da gran signore. Le nostre relazioni con i personaggi russi che abbiamo al fianco, diventano ancora più cordiali in questo scorcio estremo della nostra permanenza a Odessa. Alla fine del pranzo il nostro ambasciatore pronuncia un discorso ispirato a nobili ed alti concetti di solidarietà internazionale tra le due nazioni, che non hanno conflitti d'interessi in antagonismo. Innalza un inno veramente alato alla maestria dei piloti italiani, e ringrazia i russi per il loro impareggiabile esempio di ospitalità. Termina con un irrompente saluto al Duce lontano.

Al nostro ambasciatore risponde il generale Baranoff. Con la sua oratoria semplice e fluida, egli ricambia le espressioni di cortesia del nostro ambasciatore, si dice lieto per le attestazioni di stima verso il suo governo che ci ha ospitato: trova molto lusinghiero l'invito che io ho fatto ai russi di scendere presto in cavalleresca com-

Ragazze di Odessa al bagno.

petizione con noi per la conquista della Coppa Schneider ed esprime a sua volta il voto che soltanto l'Italia e la Russia, dopo avere eliminato tutte le altre nazioni concorrenti, si trovino un giorno a disputare l'ambita coppa. Come io ho fatto ieri, nei riguardi del Duce, così egli questa sera afferma che il merito del grande sviluppo dell'Aviazione civile e militare russa, non spetta tanto a lui quanto al regime della falce e martello, che regola e controlla tutta la vita della nazione.

Non si possono non applaudire le parole di Baranoff anche se in esse è contenuta la più eccelsa lode al regime bolscevico. Così ieri i bolscevichi applaudirono all'on. Mussolini. Ma quello di stasera, caro Baranoff, ha tutta l'aria di un cavallo di ritorno....

Domattina la sveglia è alle tre. Dopo due giorni di sosta, il volo riprende. A mezzanotte l'ultima eco delle conversazioni italo-russe si spegne, e ciascuno di noi corre a godersi il breve e meritato riposo.

VI.

DA ODESSA A COSTANZA

ELEGANZE LATINE

Dieci giugno. Alle 8 del mattino siamo tutti sul pontile d'imbarco dell'Hadgibeisky-Liman.

Abbiamo traversato per l'ultima volta sulle vecchie automobili le contrade di Odessa, dove la vita ha un aspetto assai diverso da quello di ieri.

Lo sciame delle belle ragazze è sparito. I camiciotti degli operai sono di un bianco ancor più dubbio del solito: piccoli carretti dalle stanghe lunghissime portano ortaggi e latte dalla campagna verso la metropoli. I negozi cominciano ad aprirsi. Non ci sembrano certo troppo lussuosi. Hanno l'aria di botteghe di provincia dove arriva la merce di quarta e quinta mano.

Davanti a minuscole botteghe staziona una lunga fila di donne. Domando di che si tratta. Sono gli spacci del pane e del latte. Il tesseramento sovietico impone il tormento ben noto alle nostre famiglie durante la guerra. Bisogna

che lo sciame femminile aspetti il proprio turno impiegando il tempo nel chiacchiericcio russo, fatto di suoni dolci e scivolanti. Hanno l'aspetto di brave massaie: il loro volto è più cereo di quello delle fanciulle che ieri perlustravano in gaia compagnia la passeggiata Feldman. Per sottoporsi al martirio della tessera e far la coda davanti uno spaccio di stato, bisogna contemplare la vita da un punto di vista più serio. Le donne di stamattina debbono essere attaccate ai loro mariti e ai loro bambini con tenerezza tutta passatista. I nuovi, maschi e femmine, prendono i loro pasti al ristorante.

Attraversiamo i soliti villaggi suburbani, dove son più le case in rovina che quelle sane. Pensiamo alla vita che si svolge negli appartamenti ove si accumula tanta eterogenea popolazione: vediamo i trecento grammi di pane nero che tra poco le massaie porteranno a casa dopo tre o quattro ore di sosta davanti ai fornai. Come sarà il risveglio mattutino in quegli alveari umani, dove tutto il decorso della giornata, dal lavoro al divertimento, è regolato da una lontana volontà invisibile come accade nelle caserme? Tutto questo paradiso bolscevico, visto così, nel suo clima ordinario, alla luce mattinale di un caldo giorno estivo, sotto un cielo azzurro-grigio, monotono e senza vento, prende un aspetto di grande malinconia. Anche i contadini che lavorano in camiciotto grigio con le donne le campagne suburbane suddivise in tanti quadratini dai muriccioli bassi e sgretolati, non hanno l'aria allegra. Al nostro passaggio alzano la testa quasi sempre adorna di una bionda barba naz-

Il trimotore "Ali Sovietiche".

Sul Mar Nero verso Costanza.

zarena e tornano curvi e silenziosi alla vanga o alla zappa.

Mistero della vita bolscevica, fatta di rinuncia e di tristezza! Che cosa vale alle classi operaie un discutibile benessere economico collettivo se deve essere pagato a costo di tanto sacrificio individuale?

Non mi nascondo però che proprio nella accettazione di questo sacrificio individuale sta la sola e l'unica giustificazione morale della rivoluzione. Soltanto chi è capace di soffrire può dirsi uomo di fede. In questi poveri russi, bisogna convenirne, la fede abbonda. Il russo è tratto per natura a prendere tutto sul serio. La sua rivoluzione l'ha presa addirittura sul tragico. Fa il martire con convinzione. Questo è certo un grande elemento di forza per il regime. La fede non discute l'assurdo. Anzi il suo motto è « credo quia absurdum ». Finchè perdurerà nella maggioranza questo stato di grazia, il bolscevismo resisterà.

Del resto il fenomeno non è solo delle classi umili: gli uomini con cui abbiamo trattato in questi giorni, non solo non si vergognano del credo comunista, ma lo professano apertamente. Sono bei tipi di soldati. Hanno fatto la rivoluzione: ora la difendono. Rivoluzionari « antivegetariani », così ieri come domani. Non si sono affatto formalizzati che noi ostentassimo i nostri distintivi fascisti ed esaltassimo il Duce. Anzi hanno applaudito. Chi professa fortemente una fede politica, rispetta quella degli altri, anche, e sopratutto, quando la combatte. Non mancano di spirito cavalleresco, questi ufficiali so-

vietici. Essi hanno sentito che la nostra passione era sincera. Odiosa soltanto la retorica degli scettici. Un punto di convergenza c'è pure tra fascismo e bolscevismo. l'antipatia, anzi l'idiosincrasia per le democrazie occidentali, fradice fino alle ossa, bugiarde e false, con tutte le lusinghe di una civiltà superiore.

A noi quindi poco importano le faccende interne russe. L'occhio ne porta via l'impressione visiva, come nello svolgimento di un film straordinario. Non possiamo non contemplare un panorama vietato agli altri occidentali. Ma ci teniamo alle più solide e concrete impressioni di amicizia e di cordialità politica che ci sono state offerte ieri e si ripeteranno tra poco all'atto del nostro decollaggio dal lago bolscevico. Potremo forse errare nella valutazione della vita interna reale di un regime, che in due giorni non può essere certo giudicato con sicurezza: non sbagliamo invece nell'interpretare il tono e la misura delle accoglienze che ci sono state fatte.

Nel grande quadro europeo del momento presente, la Russia ci interessa soltanto da questo punto di vista. Sono i rapporti internazionali quelli che valgono e che premono all'Italia. Lo Stormo delle ali tricolori ha portato sulle coste bolsceviche un messaggio di amicizia e ne riparte con una risposta degna. Inutile sofisticare su altri elementi che non ci riguardano.

I saluti che ci fanno le autorità sovietiche su le sponde del lago, sono cordialissimi. Qualcuno si ripromette di poter presto ricambiare la visita in Italia. Sopratutto gli aviatori sono festosi.

Il maschio viso giovanile di Baranoff è aperto al sorriso. Gli ricordo il discorso di ieri: arrivederci alla Schneider! Il generale mi stringe a lungo la mano. Le macchine fotografiche scattano. Un aeroplano trimotore russo «*Ali Sovietiche*» destinato al servizio civile, vola sulle nostre teste. Esso compirà tra breve il giro del mondo e passerà anche per l'Italia. È un ottimo apparecchio tutto costruito in Russia.

Ci rechiamo a bordo. Ho dato disposizioni affinchè sulle acque stesse del lago sovietico, sia comunicato alla voce, da apparecchio ad apparecchio, il messaggio che S. M. il Re mi ha fatto pervenire stamani.

Esso dice:

«*La ringrazio molto del suo gentile telegramma. Seguo con vivo interesse il percorso della squadra aerea italiana in cieli stranieri ed esprimo a lei e ai valorosi equipaggi il mio compiacimento, il più cordiale saluto.* — Vittorio Emanuele».

Un singolare scenario di terra e di cielo raccoglie l'augusta parola del Re.

Sulle colline cinerognole una folla muta staziona tra le alte figure nere delle guardie a cavallo. Gli ufficiali della rivoluzione formano un gruppo nitido sul pontile. Grandi bandiere rosse punteggiano le cime delle case. Le acque del lago stagnano immobili in attesa che le solchino gli scafi dei nostri apparecchi, pronti al balzo in alto. Sotto questo cielo strano, nel punto estremo del nostro viaggio avventuroso,

e nel cuore stesso di un paese che ha rifiutato tutte le forme della ordinaria vita civile, il messaggio del Re risuona come un brusco e solenne richiamo della Patria lontana, di là dalle brume che coprono il mare, di là dalla catena plumbea delle colline bolsceviche che limitano l'orizzonte.

Gli equipaggi ascoltano il dispaccio reale a mano a mano che viene trasmesso, da apparecchio ad apparecchio, in posizione di *attenti*, sull'ala argentea: da ogni velivolo parte il grido «Viva il Re!»

Poi i piloti scendono al loro posto di guida, corrispondono coi motoristi con brevi cenni della mano e con qualche fugace parola: rombano gli «Asso»: gli «idro» girano su se stessi, mentre i motori si scaldano, come immensi uccelli marini che fanno la ruota.

Ancora un apparecchio sovietico terrestre. Esso vola sul lago a quota bassissima, fa delle virate strettissime e molte altre prove di bravura in nostro onore. Altri apparecchi russi volteggiano in alto. Apprezziamo anche questo segno di amicizia e spicchiamo il volo in ordine perfetto, squadriglia per squadriglia: sono le nove e quindici.

Questa volta non ci terremo lontani dalla città. Ogni divieto è stato tolto. Questa è un'altra prova dell'effetto che ha fatto la nostra visita. Prima di partire dico a Baranoff, ringraziandolo:

— Vogliamo dimostrarvi in forma tangibile il nostro grato animo per le belle accoglienze che ci avete fatto: tutto lo Stormo vi saluterà su Odessa.

Gli idrovolanti volan[illegible] su [illegible] [illegible] segno di [illegible]

Costanza veduta dall'alto.

Il generale sovietico ha sorriso e consentito. Non appena il decollaggio è compiuto, io conduco gli apparecchi tricolori diritti sulla città. Attraversiamo il cielo di Odessa in massa compatta, ala contro ala. Sulle strade e sulle piazze, la folla si ferma. Spiccano i berretti rossi sui camici bianchi. Le troike sgangherate si arrestano. Sui tetti gruppi di donne e di fanciulli si affollano agli abbaini. Lo Stormo vola bassissimo. Sulla bella geometria dei rettilinei cittadini, che si tagliano in tanti angoli retti, esso compie la sua brava triplice evoluzione e scompare quindi in direzione di Occidente, là dove sul mare azzurro già compaiono le macchie giallastre del delta del Dniester.

Ieri passammo al largo: oggi sorvoliamo la fitta e capricciosa ramaglia di acque torbide che si insinuano entro un rombo di terra melmosa, come una venatura del corpo umano. L'acqua si suddivide in mille rivoletti che sostengono il duplice urto: quello del gran fiume che si spezza e quello del mare in cui sfociano. Sembra impossibile che alla corrosione delle acque, dolci e salate, resistano i piccoli banchi di terra che vi sono ancorati nel mezzo, come barchette tra una corrente vertiginosa. Più avanti, dove il delta del fiume finisce e la costa rientra, grandi occhi di laghi ci mostrano superfici di acque più riposate, di un cupo colore verdastro.

Poi la tappezzeria della grande pianura di Bessarabia, fertilissima e variopinta, incomincia.

Si comprende come i russi e i rumeni si siano lungamente conteso questo pezzo di terra. Du-

rante tutto il nostro viaggio, mai abbiamo visto campi più fecondi e fiorenti di messi, prati più verdi, terre più nere.

Ecco il Danubio col suo ventaglio di fango, colle sue barche di pescatori e la sua originale navigazione fluviale. Il passaggio dei tre corsi d'acqua non dura più di venti minuti. Un ponte ferroviario cavalca l'uno e l'altro ramo con le sue travature di ferro che spiccano sull'acqua giallastra. Una città compare accovacciata sulla sponda, sotto il ponte. Siamo vicini a Costanza.

La bella cittadina ci mostra l'aspetto gaio delle sue case bianche, dominate, in pacifica e allegra solidarietà, dal campanile cristiano e dalla guglia aguzza di un minareto di Maometto. Sul mare, i moli del porto sembrano giuochi da ragazzo. E un che di grazioso e di infantile, hanno i bastimenti, accoccolati entro le braccia del frangiflutti e dei moli, sullo specchio limpidissimo e tranquillo delle acque del porto.

Sorvoliamo Costanza e ritorniamo indietro di qualche chilometro verso il lago di Sud Ghiol, dove è predisposto il nostro ammaraggio.

Una squadriglia di apparecchi rumeni ci ha raggiunto e ci accompagna festosamente. Un altro piccolo apparecchio terrestre sbuca improvvisamente dalla terra verso il mare e si mette a fare acrobazie folli intorno allo Stormo: si impenna, si rovescia, scivola, volteggia. Davanti ai nostri grossi mostri ronzanti, che avanzano nella loro solenne e grave regolarità di marcia, il piccolo apparecchio pare una mosca intorno a un'aquila. Lo riconosciamo: è un apparecchio italiano da turismo del maggiore De

Bernardi, il piccolo «Caproni», che il nostro asso conduce per i paesi d'Oriente suscitando dovunque ammirazione coi suoi audacissimi voli.

Gli apparecchi terrestri rumeni scompaiono in direzioni lontane: quello di De Bernardi scende tranquillo e sicuro sulle sabbie della spiaggia. Siamo sopra i grandi capannoni dell'idroscalo di Sud Ghiol. La manovra d'ammaraggio incomincia.

A mano a mano che si scende, un immenso panorama di folla compare agli occhi nostri.

Ritornando da un paese come la Russia, questo tuffo improvviso in piena civiltà occidentale, tra uniformi sfarzose di generali, cilindri neri e lustri sotto il sole, redingotes, cappellini multicolori e abiti vivaci di signore, ci dà una emozione imprevista.

Ammariamo fra concenti di musiche, scroscianti applausi e sventolìo di fazzoletti. Un'aria di festa è nell'aria. La Rumenia ci mostra subito il suo volto di giovane signora parigin izzata.

Sulla spiaggia sono state erette grandi tribune per le autorità e per gli invitati. Il sole all'ora del nostro arrivo, alle undici, dardeggia infuocato. Da lontano vediamo le gradinate delle tribune colorirsi di fiori turchini e vermigli; sono gli ombrellini delle signore, simili a grandi papaveri rovesciati. Il ministro italiano a Bucarest, Preziosi, l'addetto militare, colonnello Mercalli, il primo consigliere di legazione, Lequio, sono sul motoscafo che mi è venuto incontro, insieme con l'ufficiale che ha organizzato la base, il maggiore Stiozzi Ridolfi. Scendiamo tutti verso la tribuna centrale, dove si trova S.A.R.

la principessa Ileana, che da un castello estivo è qui giunta per ricevere gli aviatori italiani. Vengo presentato alla graziosa principessa, che mi fa molti complimenti per il successo del volo e per il nostro arrivo in terra rumena. È una figura tutta gentilezza, dall'espressione serena del volto dominato da grandi occhi neri, dall'alta e svelta persona. Veste un abito verde e celeste. La circondano alcune dame dell'alta società rumena. Mentre sono presso di Lei, si sta completando la manovra d'ammaraggio di tutto lo Stormo. Ella non cela la sua meraviglia.

Salutata la principessa, resto insieme con le alte autorità rumene, il ministro della Guerra, Cihoski, l'ispettore generale dell'Aviazione, Gorski, il comandante della flotta, ammiraglio Scodrea, l'Arcivescovo di Costanza, Nicolao, il sindaco della città, Sacchetti. Cihoski ha la figura eretta e possente, un volto scabro abbronzato, occhi piccoli e imperiosi: brillantissimi, in alta uniforme, gli altri ufficiali che lo circondano. Le tenute di gala scintillano al sole. Sono quasi tutti decoratissimi. L'ammiraglio Scodrea ha una barba fluente e bianca, candidissima. Mi ricorda le immagini, così popolari durante la guerra, di von Tirpitz. L'Arcivescovo è attorniato da un gruppo di preti rumeni, che hanno in testa il tradizionale lucco ortodosso. Il sindaco della città mi saluta in un italiano dalla spiccata cadenza veneta. Mi dice di essere nato in Italia e precisamente a Longarone. È qui sin dall'infanzia. Naturalizzato rumeno trenta anni fa, ha reso molti servizi alla causa della razza comune, anche in momenti difficili.

Ammaraggio della squadriglia di punta nel lago Sud Ghiol.

All'idroscalo del lago Sud Ghiol.

Tutti gli italiani di Costanza e delle città vicine, si son dati convegno sulla spiaggia di Mamaia, alle cui spalle si trova l'idroscalo. Vi sono ricchi industriali e commercianti accanto ad umili operai: donne e bambini che applaudono con voci squillanti, ottanta fascisti in camicia nera, ottanta Balilla e quaranta Piccole Italiane agli ordini del segretario del Fascio di Costanza, Wührer, che è il direttore locale della Banca Commerciale Italo-Rumena. Altra folla, composta in gran parte di bagnanti, che già animano la vita estiva di questa bellissima stazione balneare, ci fa ala: tutti stanno pigiati sulle ondulazioni del terreno che circondano il lago. Vi è poi un vero stuolo di giornalisti rumeni.

Una nota voce giunge al mio orecchio mentre mi trovo tra il gruppo delle autorità: sono accenti in purissimo dialetto romagnolo, detti alle mie spalle da una voce di donna lievemente canzonatoria: *cum l'è dvantè magher! ach faza bruseda!*

È una voce nota. Mi volto di scatto e mi trovo di fronte al viso ridente e cordiale della signora Roncalli, moglie dell'addetto militare a Bucarest e figlia del senatore Rava, di purissima schiatta ravennate. L'incontro è quanto mai cordiale: i duri sincopati accenti della Romagna interrompono il linguaggio diplomatico italo-rumeno, che si regge sui trampoli di un francese convenzionale e approssimativo. Il trovarsi di fronte a questa graziosa compatriota, che avevo già conosciuto in altri tempi, mi fa immenso piacere. Parliamo delle nostre care cose lon-

tane. Forse qualcuno crede che usiamo una lingua tartarica ignota.

Insieme con la signora Roncalli, è la figlia del senatore Tittoni, moglie del nostro ministro, dal fine e signorile profilo e dalla innata gentilezza, nonchè la moglie del consigliere di Legazione Lequio · anch'ella prodiga di complimenti e di buone parole per i compatrioti aviatori.

Saliamo tutti nel treno speciale per noi preparato e, sfuggendo all'assedio di un plotone di fotografi e di cinematografisti, ci avviamo verso Costanza, sulla strada ferrata che costeggia l'incantevole spiaggia marina.

La città ci accoglie con tutta la grazia ridente delle sue belle contrade bianche e pulite, delle piazze spaziose, delle passeggiate folte di alberi verdissimi. Il mio albergo è sul mare quasi a picco. Dalle grandi finestre spalancate entra la frizzante aria salsa che dilata i polmoni.

Una prima visita deve essere compiuta alla Casa del Fascio di Costanza, formicolante di italiani. Mi viene offerto un vermouth. Parliamo io e Teruzzi, incitando i nostri connazionali a cooperare col Duce per fare la Patria più rispettata e più ricca.

Un grande pranzo ci attende al Casino Municipale. È la città di Costanza che vuole rendere alla nostra Aeronautica, rappresentante dell'Italia fascista, gli onori dell'ospitalità. Allo spumante il ministro della Guerra, Cihoski, parla in francese sciogliendo un inno alla tradizionale amicizia italo-rumena, e il sindaco Sacchetti aggiunge in italiano ricordi storici e ricordi personali sui rapporti che intercorrono tra Roma

e Costanza da venti secoli ad oggi: l'ombra di Ovidio, lo sfortunato poeta di Augusto, viene ad assidersi al nostro banchetto.

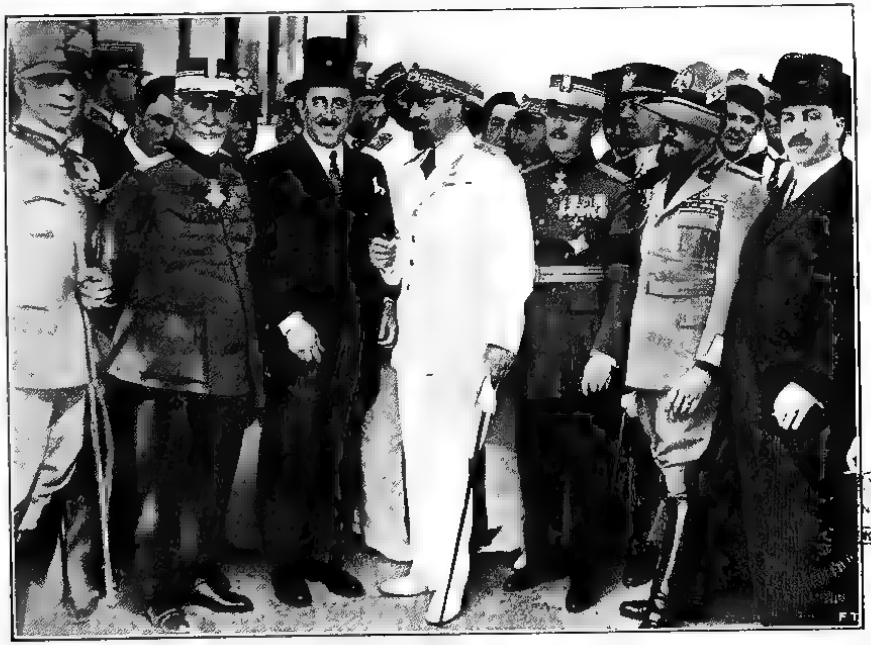
Ne avevo ammirato la statua sulla piazza della « Primaria » o residenza municipale. Egli è raffigurato in aria meditabonda e piuttosto malinconica, a testa bassa, con un fascio di carte sotto il braccio. Ricordavo di lui le lettere disperate che studiammo in ginnasio. Veramente la descrizione che egli fa dell'« orrido Ponto » non mi era sembrata molto intonata all'espressione che io avevo provato qualche minuto prima sorvolando la bianca città di Costanza e le sue spiagge vicine, dove appunto un tempo avrebbe dovuto sorgere Tomi, la città dell'esilio ovidiano. Ma i tempi sono molto mutati. Sono disposto a perdonare in questo momento le insolenze che Ovidio lanciò contro la terra ospitale, ricordando che venti secoli di storia hanno camminato sotto i ponti del Danubio. Allora la piccola città marina era perfino infestata dai briganti che la saccheggiavano periodicamente, tanto che Ovidio aveva dovuto ridursi ad abitare in un'isoletta del lago di Mamaia! Il sindaco Sacchetti mi assicura poi che durante l'inverno gelano perfino le acque del mare, e la nebbia, ancora oggi, piomba per mesi e mesi sulle contrade. Ovidio, l'elegantone abruzzese (precursore dell'on. Sardi), abituato ai fasti della Corte imperiale e al dolce clima di Roma, non poteva rassegnarsi al cambio, e aveva ragione, tanto più che la pena era sproporzionata alla colpa: un po' di pettegolezzo piccante all'indirizzo delle dame di corte! Di lui mi restano in mente in

modo forse indelebile, alcune melanconiche considerazioni sulla sorte dell'amicizia: tutti l'avevano piantato in asso nel momento della disgrazia: neppure uno tra i molti visi sorridenti dei giorni felici, si volgeva ad Oriente a gettare uno sguardo di pietà verso il povero esiliato. Caro Ovidio, dico dentro di me, sono passati venti secoli, ma questo stile non è mutato!

Chiedo al sindaco Sacchetti qualche notizia sulla ubicazione della antica Tomi: era essa proprio nello stesso punto dove oggi si trova Costanza? Pare di no. Probabilmente essa si trovava prossima al lago di Sud Ghiol dove abbiamo ammarato: corrisponde all'odierno villaggio balneare di Mamaia.

Dopo il banchetto ci rechiamo in gran fretta alla stazione. Ivi ci attende un treno speciale, messo a nostra disposizione dal governo rumeno per condurci a Bucarest.

Salgono con me il ministro Preziosi, il consigliere Lequio, il colonnello Mercalli, con le signore, e poi Teruzzi, Bernotti, Rovere, vari ufficiali della Crociera, nonchè i giornalisti. Il viaggio è compiuto nelle migliori condizioni di spirito. Il gruppo delle signore è gaio e affabile. Mi fanno or l'una or l'altra da guida, attraverso la sconfinata pianura rumena. Attraversiamo, sopra un ponte interminabile, il Danubio. Il treno si ferma tra l'uno e l'altro braccio dell'estuario, a Cernavoda: grazioso rettangolo abitato e piccolo porto ove termina la navigazione del grande fiume. Ci inoltriamo per una campagna esuberante di fecondità e magnificamente coltivata. Il sole è già calato in un immenso



A Costanza dopo l'arrivo. — Nel mezzo il ministro rumeno dell'Industria Virgilio Madgearu e il ministro della Guerra, gen. Ciuoski.

La principessa Ileana, l'Arcivescovo di Costanza e l'ammiraglio Scodrea all'idroscalo di Costanza.

scenario di nuvole dorate quando giungiamo alla stazione di Bucarest.

Qui abbiamo una imponente affluenza di folla. Tutta la grande città si è rovesciata alla stazione, ha invaso non solo il piazzale esterno, ma i marciapiedi e le pensiline interne. Il rumore delle voci acclamanti sale alle stelle. Suonano le bande in più direzioni. Vi sono luci e fiori dappertutto. Grandi trofei di bandiere coprono le mura dell'edificio. Quando scendo dal treno, la folla spezza i cordoni della gendarmeria e mi trascina verso i cancelli dell'uscita come un'onda irresistibile. È una esplosione indescrivibile di sentimento e di gioia.

Le peripezie politiche e le convenienze economiche possono qualche volta attenuare il valore di certe frasi solenni sulla comunità della razza. La Rumenia è costretta ad essere un po' l'amica di tutte le grandi nazioni d'Occidente. Ma basta mettere a contatto diretto l'anima italiana con quella rumena, per comprendere come il sentimento che unisce queste due nazioni sorelle vinca e batta qualsiasi prudenza diplomatica. Mai riuscirò a dimenticare l'immensa dimostrazione che il popolo di Bucarest frammisto alla colonia italiana, mi ha offerto in questo tardo tramonto estivo, tutto lampeggiante di fulgide luci e sonoro di mille voci acclamanti.

Riusciamo a stento a farci largo tra la folla e ad uscire dalla stazione; attraversando tutta la città, per le belle vie ricche ed eleganti, arriviamo all'albergo.

L'ora è ormai tarda. Non c'è neppure il tempo di prendere un bagno. Bisogna vestirsi

in fretta e recarsi alla Legazione d'Italia, dove è stato predisposto un pranzo e un ballo in onore degli aviatori italiani. Una certa manìa di mondanità fin troppo elegante, è caratteristica della capitale rumena, dove i costumi sono raffinatissimi. Strano contrasto, che sempre più si accentua nell'animo nostro, con i recenti ricordi della nuda e severa vita russa!

Il giorno seguente è dedicato alle visite e ai ricevimenti ufficiali.

Accompagnato da Bernotti, da Rovere e da Teruzzi, insieme coi colonnelli Liotta, Aimone, Porro, Matricardi, Coop e Beltrami, con la guida del nostro ministro Preziosi, mi sono recato prima di tutto al palazzo della Reggenza, dove il principe Nicola, ricevendoci, si è molto rallegrato per l'esito brillante della Crociera. Poi siamo andati a far visita al Presidente del Consiglio rumeno, Maniu. Ho avuto l'impressione di un uomo di prim'ordine, intelligentissimo ed energico. Le sue parole non potevano essere più gradite: egli ci espresse l'amicizia della Rumenia verso la nazione italiana e verso il nostro grande Capo. Visitiamo quindi il ministro degli Esteri Mironescu e il ministro della Guerra Cihoski.

Dopo le visite ci rechiamo col ministro Preziosi e con gli ufficiali aviatori, a deporre una corona sulla tomba del Milite Ignoto, nel Parco Carol.

Il ministro della Guerra offre quindi una colazione al Circolo Militare in onore degli ufficiali italiani.

Nel pomeriggio, grande ricevimento all'Aero

Club rumeno. Ivi trovo il principe Valentin Bibescu, presidente del Club, il generale Rudeanu, ispettore generale delle Forze Armate di Rumenia e molti rappresentanti del governo, della Aeronautica, le autorità cittadine di Bucarest e un numero imponente di notabilità della colonia italiana. Vengo nominato aviatore rumeno: mi vengono consegnati il brevetto e il distintivo. Il generale Teruzzi è proclamato membro fondatore dell'Aero Club. Anche egli riceve un grazioso distintivo. Il generale Rudeanu pronuncia quindi un discorso, esempio stupendo di elegante facondia in tutto degna di un grande oratore: nelle sue parole gli accenti di amicizia e di simpatia verso il nostro popolo si coloriscono di colori vivaci, di note commoventi, di spunti personali, di ricordi storici di arguta cultura. Il tono di questo discorso mi esalta e mi commuove. Sento che l'ambiente è degno di una franca e ardente parola. Rispondo rievocando le comuni vicende che da un'epoca di servaggio straniero hanno portato le due nazioni sorelle agli splendori della libertà. La latinità non è per noi, io dico, una figura retorica. Il nome di Roma esalta i nostri sentimenti con una specie di suggestione magica, sempre più luminosa nei tempi. Noi amiamo la nostra razza con una passione gelosa e con un orgoglio inestinguibile, perchè riconosciamo in essa titoli di nobiltà superiori a tutte le altre. I ricordi di guerra mi trascinano lontano. Bisogna però, appunto per questo, corrispondere coi fatti e non soltanto con le parole agli impegni che la comune nobiltà di sangue ci impone. Sciolgo ogni reti-

cenza ed ogni riserbo e invito i fratelli rumeni a superare, in ogni evenienza, come noi facciamo, ogni calcolo prudenziale e ogni mefistofelico inganno della piccola politica quotidiana, per restare fedeli alla tradizione di Roma.

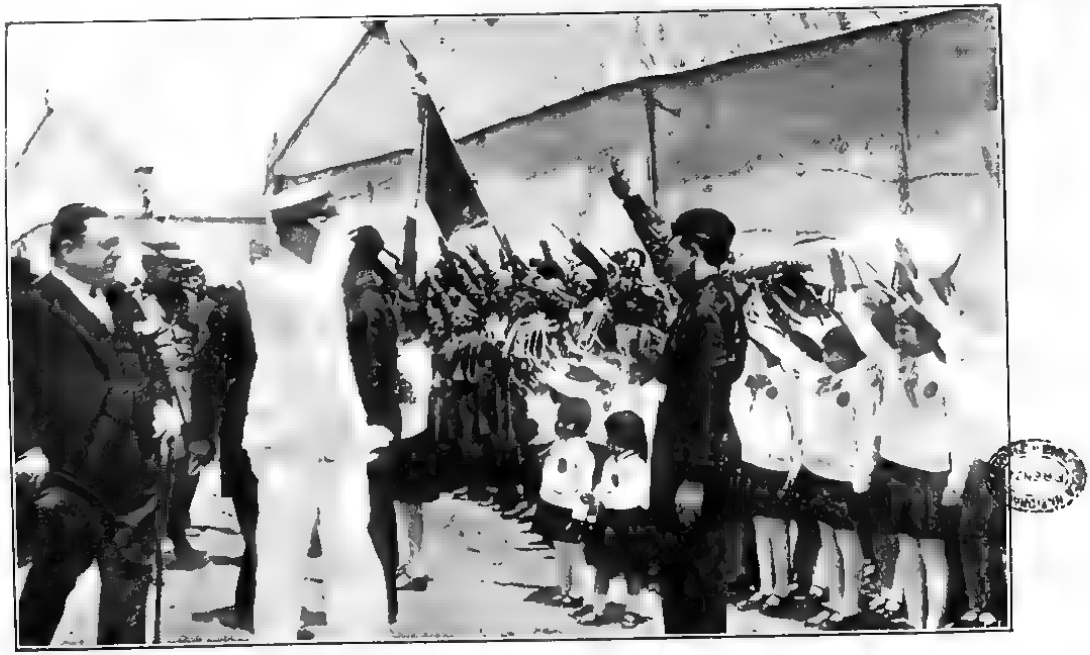
Mi accorgo, alla fine del discorso, che molti dei presenti sono commossi. La riunione diventa veramente fraterna. Essa lascerà nel nostro cuore un lungo ricordo.

In serata la colonia italiana ci accoglie nei locali delle scuole. Anche questo ricevimento è improntato a viva cordialità e ad alto patriottismo.

Questa sera i giornali rumeni pubblicano una nota dell'Agenzia Telegrafica Bulgara che elimina definitivamente qualsiasi equivoco sul presunto discorso incendiario di Varna. Essa dice:

"Alcuni giornali stranieri hanno pubblicato notizie tendenziose, facenti apparire come una manifestazione bellicosa le accoglienze spontanee tributate agli aviatori italiani a Varna. Questo modo di snaturare le cose sorprenderà, tanto più che, contrariamente alle false notizie diffuse ad arte, nè il discorso pronunciato dal colonnello Solarof, comandante della guarnigione di Varna, nè la risposta del sottosegretario dell'Aeronautica italiana on. Balbo, contenevano nulla che potesse essere interpretato come una minaccia qualsiasi verso qualsiasi paese vicino alla Bulgaria „.

Bucarest è una città godereccia. Ha una vita notturna ricca e varia. Di giorno, in questa stagione, fa molto caldo: la gente esce la sera per le proprie faccende e sopratutto per i propri amori. Le donne di Rumenia, famose in tutto il mondo, ricevono in questo momento non poche testimonianze della ammirazione italiana. L'altra sera, al ballo della Legazione, tutta la



Le Piccole Italiane e i Balilla all'idroscalo di Costanza.

buona società di Bucarest, maschile e femminile, era rappresentata. Bellezze bionde, bellezze brune. La Rumenia possiede campioni di venustà dei tipi più svariati. Ma il mio nazionalismo è esasperante anche in fatto di bellezza femminile. Mentre fervono le danze, alle quali assisto fra un gruppo di ufficiali, la signora Mercalli Rava mi chiede in romagnolo: «Qual'è la più bella?»

— Se proprio lo vuole sapere, tra quella rumena bionda e l'altra bruna, preferisco.... quella signora italiana dagli occhi di velluto. — Credo che del mio parere siano, in fondo, tutti i presenti

Certo le esperienze dei compagni di viaggio, durante questi due giorni di permanenza a Bucarest, sono state ben più ricche delle mie. La vita della capitale stordisce e disperde. Se l'intiero Stormo fosse venuto con noi, questa sosta poteva trasformarsi in un periodo di pericolosi ozi di Capua.

Tutto il personale dello Stormo, piloti e motoristi, è invece rimasto a Costanza. È stata una precauzione di valore inestimabile, per il sopraggiungere di un incidente, che ha messo a serio repentaglio l'incolumità dei nostri apparecchi.

Stamane, 13, la sveglia ci è stata data all'albergo, con un fascio di notizie semicatastrofiche, che giungevano dall'idroscalo di Sud Ghiol. Un furioso temporale si è scatenato verso le undici di sera in tutta la regione del basso Danubio: una specie di ciclone è sceso dalle regioni del nord verso il mare. In Transilvania ha divelto

gli alberi, distrutto i raccolti, scoperchiato i tetti delle case. Vi sono sette morti. Il suo passaggio a Costanza ha svegliato la città di soprassalto. Sembrava il finimondo. Le acque del lago di Sud Ghiol, di solito così tranquille, sotto la violenza del vento, si sono sollevate a tempesta: ondate immense hanno sballottato i nostri apparecchi in tutte le direzioni. A bordo di ogni idrovolante durante tutta la Crociera dorme un motorista con l'incarico della guardia e dell'allarme in caso di pericolo. La violenza del temporale che strappava gli apparecchi dagli ormeggi e li lanciava alla deriva, ha fatto accorrere primi fra tutti, i rumeni. Il personale dell'idroscalo si è prodigato in modo ammirevole. Il capitano Stanculescu, nostro grande amico, ha diretto le prime operazioni, intese a distaccare per mezzo di barche-ormeggi tre nostri apparecchi che urtavano l'un con l'altro. Vista la necessità di aiuti maggiori, è stato telefonato a Costanza. I nostri ufficiali sono balzati dal letto e sono accorsi a Sud Ghiol. Per tutta la notte essi hanno dovuto lottare con la furia degli elementi, e sono riusciti dopo enormi sforzi a salire a bordo dei rispettivi apparecchi e a manovrare in modo che le avarie si riducessero al minimo possibile. Stanchi morti, fradici d'acqua, esasperati dalla difficoltà di vincere il mare ed il vento in piena oscurità, sopra apparecchi che sentono moltissimo il vento e possono al più piccolo urto danneggiarsi seriamente, essi sono stati per quasi dodici ore in continuo movimento. Soltanto tre apparecchi hanno subìto avarie notevoli: guasti agli alettoni e ai

timoni. Dobbiamo ritardare di un giorno la nostra partenza.

Non posso però resistere alla tentazione di trovarmi vicino ai bravi equipaggi. Quantunque le notizie della mattinata mi assicurino che il tempo si è messo ormai del tutto tranquillo e che il ciclone è passato senza altre conseguenze, decido di partire senz'altro per Costanza.

Prendiamo il primo treno rapido del pomeriggio, facendo a ritroso la strada percorsa due giorni fa. Siamo nella serata sul luogo del ciclone. Ferve già alacremente il lavoro di riparazione. Tutto il nostro personale tecnico è adibito a sanare nel più breve tempo possibile le mutilazioni e le ferite dei tre apparecchi avariati. Ho la certezza che domani questi saranno già pronti per la nuova tappa. Mi rallegro con gli ufficiali e con i motoristi per il brillante contegno tenuto durante la terribile notte precedente. Ancora una volta gli aviatori italiani sono stati degni delle loro tradizioni.

L'ultimo giorno di permanenza a Costanza si è discusso coi giornalisti sull'opera di diffusione della cultura italiana in Rumenia. Noi siamo in condizioni di inferiorità vergognosa rispetto agli altri paesi. Questo popolo che, oltre tutte le vicissitudini della politica, ci vuol bene, leggerebbe volentieri qualunque cosa degna gli venisse inviata dall'Italia. Al solito, pochissimo si curano della nobile aspirazione rumena gli scrittori e gli editori italiani. Occorrerebbe un intervento più sistematico del nostro governo. I francesi hanno, per la loro lingua, ben quattro cattedre nella sola Università di Bucarest: molti

eminenti studiosi rumeni sono invitati a tenere corsi ordinari e straordinari alla Sorbona, il che lusinga moltissimo il loro amor proprio e serve a convogliare verso Parigi intiere masse di gioventù studiosa rumena. Infine il Governo francese paga la differenza del cambio e della dogana per le pubblicazioni francesi di qualsiasi genere, che si avviano verso la Rumenia. I giornali di Parigi costano qui esattamente quanto i giornali rumeni: quattro *lei*. I giornali italiani costano due volte tanto. Risultato: nelle librerie di Bucarest, pochissimi libri italiani, e questi scelti malamente: libri francesi a volontà, spesso in numero superiore agli stessi libri rumeni.

Eppure noi sappiamo quale formidabile mezzo di propaganda e di penetrazione politica sia la lingua e la cultura....

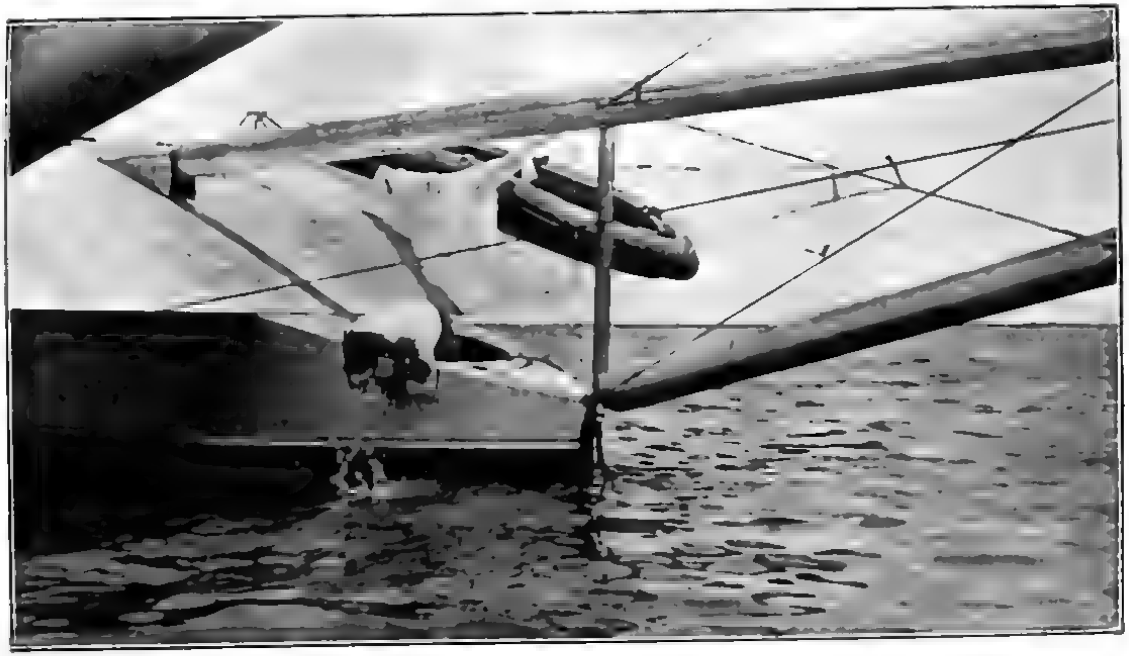
Affidiamo alle ali italiane, che tanta impressione hanno fatto in questo paese, l'incarico di colmare l'enorme vuoto! Forse la loro presenza sul cielo di Rumenia servirà a riscattare l'inerzia delle nostre alte sfere intellettuali.

Costanza è stata il primo punto di sbarco dei profughi russi che sfuggivano all'avanzata irresistibile dei bolscevichi verso il sud. Qui codesta povera gente ha lasciato, nelle mani dei piccoli mercanti greci ed ebrei, gran parte degli oggetti minuti di famiglia che aveva portato con sè nella fuga. In queste minuscole botteghe, il prezioso bottino riempie ancora gli scaffali e le vetrine. Sono tabacchiere, portasigarette, piccole cornici, ninnoli da salotto, monete antiche, icone sacre di tutte le grandezze e di tutte le età. Pas-

Costanza. — Il monumento a Ovidio col gran pavese.

Le riparazioni degli apparecchi danneggiati dalla tempesta sul lago Sud Ghiol.

La riparazione della radio.



La "toilette" mattutina di un motorista.

Una visita agli apparecchi sul lago rumeno col battellino pneumatico. - Da destra a sinistra la moglie del ministro d'Italia a Bucarest figlia del sen. Tittoni e la moglie dell'addetto militare, figlia del sen. Rava

siamo qualche ora a visitare i bazar che raccolgono le spoglie di una vita dispersa, melanconici musei per le cui vetrine passano i rottami preziosi e muti di una umanità su cui il destino ha gravato la mano, detriti di un mondo che fu.

C'è un po' di tempo per leggere i giornali italiani. La nostra Crociera è seguita in Italia con crescente interesse. Il senatore Rava ha inviato un bel saluto agli aviatori italiani e il Senato ha acclamato a lungo « l'ambasceria dell'eroismo », che l'Italia Fascista ha inviato sui cieli d'Oriente. Invio al senatore Rava questo telegramma:

« Gli aviatori italiani hanno conosciuto sulle « rive del Mar Nero le lusinghiere parole che « Ella ha rivolto loro in Senato: La ringraziano « col cuore commosso, mentre riprendono il volo « per condurre vittoriosamente a termine l'am- « basceria di potenza dell'Italia Fascista ».

Nessuna missiva diplomatica ordinaria, per lettera o per telegrafo, attraverso il consueto lavoro delle cancellerie, avrebbe potuto ottenere risultati tanto imponenti non soltanto in Rumenia, ma in tutti i paesi che abbiamo visitato. Benedetto Oriente! Esso vive nel guazzabuglio dei colori caleidoscopici dei suoi costumi e vive nell'intreccio sotterraneo non meno complicato e pittoresco delle sue mille manovre politiche. Duplice labirinto che non manca di fascino ma non manca neppure di pericoli. Per orientarsi nel dedalo dei mille interessi contrastanti, Arianna dovrebbe sciupare molti gomitoli del suo filo. O entrare nel giuoco e specializzarsi nelle

complicazioni a mille risvolti della vita balcanica, oppure presentarsi col viso dell'amico che ha in mano la spada per tagliare con la forza qualsiasi nodo gordiano, come l'eroe antico. L'Europa alterna alla forza l'astuzia e questa a quella. Il Duce ha preferito far apparire sul cielo lo Stormo dei nostri velivoli che sono l'indice di una potenza ispirata ai più alti principî della civiltà. È un metodo nuovo, fino ad oggi non sperimentato da alcuno. Possiamo ora constatare come esso abbia ottenuto il successo migliore.

Ormai i paesi che attraverseremo, le rotte che seguiremo, le tappe che ci attendono, ci sono note. Ci consideriamo sulla via del ritorno e ardiamo dal desiderio di raggiungere presto le amate sponde d'Italia. Il programma più difficile è compiuto con la perlustrazione di mari e cieli ignoti. Corriamo ad ali tese da Costanza verso Costantinopoli per chiudere un pezzo del circuito i cui ultimi due segmenti Atene e Taranto, si salderanno in meno di una settimana.

L'ultima notte a Costanza viene trascorsa in piena tranquillità, quantunque l'orizzonte marino sia striato di baleni.

Domani all'alba si parte.

VII.

DA COSTANZA A COSTANTINOPOLI

GLI STRETTI E I LORO GUARDIANI

Il tempo stamani, 14, è di umore incerto. Ma ci guardiamo bene dal dare troppa importanza al pessimismo dei meteorologi. Ieri i giornalisti hanno offerto al colonnello Pellegrini uno strumento che essi affermano molto più perfetto di quelli adoperati dal prof. Eredia: è una capanna svizzera in legno, di proporzioni infinitesimali: una coppia di sposini esce da due piccole porte diverse e annuncia così il tempo buono e il tempo cattivo. Ignoro che cosa dicano stamane i due àuguri di legno dalla loro variopinta scatolina. Le note gaie e potenti con cui ci rintronano le orecchie i bandisti rumeni che sono stati mandati sull'idroscalo per salutare la nostra partenza, sono sufficienti a farci partire ad ogni costo. Del resto siamo inclini all'ottimismo. Mi è giunto ieri sera un messaggio di saluto del Duce che mi ha gonfiato il petto di orgoglio. Viene distribuito agli

equipaggi in tante copie di un ordine del giorno appositamente preparato. La parola del grande Capo lontano elettrizza la nostra gente. Il Duce dice:

«*Sono contento di voi. A te e ai tuoi forti aviatori il mio saluto cordiale.* — Mussolini».

Il comandante Pellegrini ha aggiunto al telegramma del Duce parole di elogio al personale dello Stormo per il contegno tenuto nella notte della tempesta sul lago, quando per un vero miracolo, grazie all'abnegazione degli equipaggi, tutti i nostri apparecchi non sono andati distrutti.

Il popolo di Costanza non ha voluto lasciarci partire alla chetichella. La sveglia è stata data alle tre. Ma non avevamo alcuna intenzione di disturbare i sonni dei gentili ospiti nostri. Invece giungendo all'idroscalo lo abbiamo già trovato denso di folla. Passeremo tra poco con volo basso e radente sulla città di Costanza per ricambiare tanta cortesia.

Siamo partiti da Mamaia verso le sette. Ora costeggiamo la terra di Rumenia all'altezza di 1500 metri. Incalzano nella nostra mente i ricordi in rissa turbinosa. Certi spettri di sole sulle giogaie pietrose della Grecia si confondono colla visione delle magie di Costantinopoli, dove si perpetua la favola delle *Mille e una Notte:* la steppa paludosa, ove sfociano i grandi fiumi nel tratto di mare che precede Odessa e la severa e squallida malinconia della città bolscevica, si confondono con le raffinate eleganze e i molli colori della capitale rumena: questi

a loro volta fanno contrasto stridente con le impressioni di vita rude e forte che ci hanno offerto gli ospiti bulgari. Vaghe tappezzerie multicolori di campagne fertilissime, che si stendono sotto il sole in senso di molle abbandono, come nell'attesa di una carezza, ammirate dai cieli della Bessarabia o del basso Danubio: lingue di terra rocciose, senza un filo d'erba, emergenti dall'indaco intenso delle acque marine, sotto il cielo dell'Egeo, tra morbidi orli di spuma contro i quali il sole rifrange l'aerea lusinga dell'iride: montagne livide e scabre dell'Anatolia, entro le quali si chiude il mistero di una razza millenaria e incomincia la zona inesplorata della civiltà: cieli ingombri di nuvole contro le quali ci avventiamo con la furia rabbiosa di don chisciotti dell'aria, ombre cupe di temporali lontani che brontolano di stizza inutile e lanciano guizzi di luce bianca candente: visioni di deserti verdi sui quali non passa una nave, come pezzi di lago lunare immobili e freddi da millenni: spiagge ridenti di bimbi, dalle sabbie dorate sulle quali voluttuosamente si stendono le belle membra delle donne d'Oriente: porti a cui si affolla la più varia e diversa flotiglia del mondo, che gli ampi moli non possono abbracciare, come il Pireo e il Corno d'Oro: — quanto mondo, quanto mare, quanto cielo abbiamo sorvolato in dieci giorni! Le idee e le memorie non hanno fatto ancora a tempo a fissarsi. Un invisibile binario sembra tracciato nell'aria ad indicarci la rotta del ritorno. I sonni troppo brevi e le lunghe veglie troppo

intense, ci danno una specie di allucinazione. Difficile dividere il sogno dalla realtà.

Alle dieci e mezzo siamo già in vista del Bosforo. Si ripete quest'oggi la manovra che abbiamo fatto in partenza: ma non dividiamo lo Stormo: tutti gli apparecchi raggiungeranno Costantinopoli sorvolando la terra. Questa volta è un pezzo di costa d'Europa. Taglio anch'io, al di qua dello stretto, un segmento di penisola e mi trovo sopra la baia di Buyukderè. Scendo in mare mentre tutto lo Stormo si ricongiunge nel cielo sopra la mia testa. L'ammaraggio si ripete ancora una volta, nell'ordine mirabile ormai consueto. Intorno ai nostri apparecchi non tarda ad arrivare lo stuolo delle barche per i rifornimenti e per trasportare il personale a terra. Scendo: nell'elegante palazzina dell'Aero Espresso, è pronto un piccolo intimo ricevimento, al quale presiede la gentile signora Simens, padrona di casa.

L'ambasciatore Orsini Baroni, con tutto il personale della Ambasciata e un folto stuolo di italiani, mi chiede premurosamente notizie del viaggio compiuto, mentre fotografi e cinematografisti ci prendono di mira da tutte le parti. Tutti vogliono sapere le nostre impressioni sulla Russia, che sono le più piccanti. Faccio quel che posso per contentarli. Ma come riassumere in una frase un'esperienza così complessa nella sua brevità?

A Costantinopoli, dove giungiamo dopo mezz'ora, ci attende un programma di festeggiamenti ufficiali. Questa volta alloggio all'albergo Tokatlian di Pera. Vi è un pranzo offerto dai

rappresentanti della stampa turca ai giornalisti italiani che hanno partecipato alla Crociera. Nel pomeriggio l'ambasciatore d'Italia offre un grande ricevimento nel parco dell'Ambasciata: in serata il comandante del Corpo d'Armata di Costantinopoli, Schukri Naili Pascià, ci invita a pranzo all'isola di Prinkipo, sulla imboccatura del Mar di Marmara.

Il tragitto dal ponte di Galata fino alle coste di questa Capri turca, è tra i più pittoreschi. L'immensa città, vista al tramonto, si allunga smisuratamente sopra una tenue linea orizzontale, balenante degli ori delle moschee, irta di punte di minareti, bagnata da una luce di favola. Il sole l'ammanta di porpora. Sul mare il profilo segmentato della città getta ombre lunghe che danzano sul palpito delle onde, anch'esse rosate dal crepuscolo. I cipressi di Scutari ergono al cielo, sulla sponda d'Asia, le piccole punte nere innumerevoli. Qua e là emergono dalle onde, in una luce di sogno, altre piccole isole come bugni sul mare.

Piccole vele bianche fanno la spola tra l'una e l'altra costa in silenzio. Barconi da pesca scivolano nella penombra con le prue alte e gli alberi bizzarri che ricordano le fuste barbaresche dei tempi passati. Dietro i monti non tarda a far capolino, già prossima al plenilunio, una luna color arancio, tonda ed immensa. Tra poco, sugli sfumati colori del crepuscolo, essa getterà bagliori d'argento e il paesaggio assumerà un aspetto di mito irreale e fantastico, entro il quale noi ci aggireremo come spettri. È l'ultima

sensazione straordinaria che ci attende dopo le mille che abbiamo provato in volo.

I turchi vogliono che si faccia il giro dell'isola. Hanno predisposto sul piccolo porticciolo di Prinkipo una interminabile serie di carrozze a pariglia. Il corteo si snoda tra due fitte ali di popolo su per la costa ripida del monte. Un'ora di incantesimo. A Prinkipo convengono le più ricche famiglie della capitale e molti ospiti stranieri, che godono qui la vista più favolosa dell'Oriente.

Le ville sono sepolte sotto ciuffi immensi di oleandri in fiore. Azzurre foglie di agavi fiancheggiano la strada immobili come una siepe di spade. Qua e là il cipresso punteggia di nero tutto il verde tenero del panorama e il mare si incunea tra le rocce, occhieggia sotto la luna, si perde nella leggera bruma lontana.

Ritorniamo alla sede dell'*Yachting Club,* che è presso il porto. Ivi è preparato l'immenso banchetto, a cui sono stati invitati, insieme con i duecento italiani, altrettanti ufficiali turchi nonchè molte personalità civili di Costantinopoli. Regna una viva e franca cordialità, quella stessa che già esperimentammo nove giorni fa al nostro passaggio dalla capitale.

Alla fine del banchetto, Schukri Naili Pascià pronuncia un discorso in turco, che viene subito tradotto dall'interprete. Il generale turco si dice lieto di salutare in nome dell'esercito turco i rappresentanti del governo amico e delle forze aeree italiane. La popolazione di Stambul, egli aggiunge, ha seguìto con grande entusiasmo il volo maestoso degli idrovolanti italiani. Non

Sul Bosforo.

Costantinopoli. — La moschea di Santa Sofia e il Corno d'Oro.

dimenticherà mai l'avvenimento. Termina dicendo:

« Seguiamo con grande interesse e apprezziamo i successi riportati dall'Aviazione italiana in tutte le branche dell'attività militare e civile. Con cordiale sentimento di cameratismo, desideroso di vedere sempre grande e prospera la nazione amica, colgo l'occasione per felicitarmi di questa Crociera. Saluto in nome dell'esercito della Repubblica Turca i valorosi equipaggi e alzo il bicchiere in onore dell'Aviazione e dell'Esercito italiano, della Nazione italiana e dell'eminente personalità di S. E. Mussolini ».

Rispondo ringraziando per le cordiali e cortesi parole e per le magnifiche accoglienze fatte agli equipaggi italiani: « L'Aeronautica italiana — dico — registra il breve soggiorno di questa squadra in questo magnifico lembo di terra turca come una delle sue più fauste ricorrenze, e noi riporteremo di questa visita un ricordo non meno vivo e profondo di quello che i turchi dichiarano di voler conservare. Come membro del Governo fascista tengo a ripetere ai rappresentanti del Governo di Kemal le espressioni della nostra più calda e disinteressata amicizia, la quale trova fondamento e sostanza nella nostra comunione di sentimenti e di interessi, e nella reciproca stima. Esprimo poi la mia sincera ammirazione per l'impulso che un grande Capo ha dato alla Nazione turca in tutti i campi della attività umana.

« La nostra ammirazione è tanto più profonda in quanto siamo perfettamente consapevoli delle difficoltà attraverso le quali si è

affermato il successo dei vostri capi politici e militari». E aggiungo: «Vi ringrazio particolarmente per le parole di elogio dette per la nostra Aeronautica: parole che consideriamo rivolte al nostro Duce, creatore e animatore dell'Ala italiana. Al nome di Lui noi associamo spontaneamente quello del vostro «Gazì», perchè in entrambi vediamo personificato lo spirito delle rivoluzioni create da una gioventù animosa per la libertà e per la grandezza della propria Patria.»

Poderosi «urrah» echeggiano nell'ampia sala.

Ritorniamo a Costantinopoli a notte alta.

Il giorno dopo, l'ambasciatore mi mette al corrente delle vicende diplomatiche inerenti al passaggio degli Stretti. Vengo a conoscere che la questione ha avuto uno strascico e non è stata chiusa ancora. In seno alla Commissione ha sostenuto validamente il nostro punto di vista, insieme col rappresentante italiano, principe Borghese, anche il rappresentante della Turchia, che nella seduta del giorno 11 presiedeva appunto la Commissione. È stato deciso l'invio della seguente nota informativa alla Società delle Nazioni:

«*Commission des Détroits*

«Monsieur le Secrétaire Général,

«La Commission des Détroits, soucieuse de remplir la mission qui lui est confiée par la Convention concernant la Régime des Détroits (art. 14), croit devoir soumettre à l'attention de la Société des Nations le fait qui vient de se

produire dans les circonstances exposées ci-après:

« Le 6 courant une escadrille composée de 34 hydravions des forces aériennes italiennes, et d'un hydravion civil, est arrivée a Constantinople en suivant les Détroits, avec l'assentiment du Gouvernement de la République Turque.

« Après un séjour d'environ 24 heures, 21 de ces hydravions, escortés de trois contretorpilleurs, ont suivi le Bosphore pour se rendre dans la Mer Noire, pendant que le 14 autres, conformément aux ordres qu'ils avaient reçus, sont allés les rejoindre en survolant la Marmara et la presqu'île d'Ismid.

« Comme le Gouvernement de l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques ne dispose, selon la liste qu'il a adressée par l'entremise de son Ambassade à Angora et qui fut transmise à la Société des Nations en date premier Juin 1929, que de 21 hydravions d'entraînement dans la Mer Noire, la Commission des Détroits estime que la présence simultanée en cette mer d'une force aérienne étrangère, supérieure à ce nombre, a dérangé l'équilibre prévu par la Convention, et se trouve en contradiction avec les stipulations du paragraphe 2 de l'annexe à l'art. 2 ainsi conçu: « La force maxima qu'une Puissance pourra faire passer par les Détroits à destination de la Mer Noire ne dépassera pas celle de la flotte la plus forte appartenant aux Puissances riveraines de la Mer Noire et existant dans cette mer au moment du passage ».

« D'autre part, le fait, pour le 35 hydravions

italiens, d'avoir utilisé, afin de se rendre dans la Mer Noire, sur la presque totalité de leur parcours, la voie d'eau des Détroits, ne s'accorde pas, dans l'esprit de la Commission, avec le paragraphe de la Convention ci-dessus mentionné.

« La Commission croit devoir signaler ces faits à l'examen de la Société des Nations tout en rendant hommage à l'intention manifestée par le Gouvernement Royal d'Italie de se conformer aux dispositions de l'art. 2 de cet acte international, en scindant son escadrille arrivée à Constantinople.

« Elle serait heureuse si la Société des Nations voulait bien fixer pour l'avenir les divergences d'interprétation en ce qui concerne l'entrée des forces navales et aériennes dans la Mer Noire, afin que des cas semblables ne puissent plus se renouveler.

« Veuillez agréer, Monsieur le Secrétaire Général, les assurances de ma très haute considération.

Le Président
(Signé) *H. Vassif* ».

« A l'Honorable Sir Eric Drummond — Secrétaire de la S.d.N. — Genève ».

In sostanza è una domanda formale di interpretazione che si richiede al segretario generale della Società delle Nazioni: la Commissione degli Stretti non accetta la procedura che noi abbiamo adottato facendo attraversare da quattordici apparecchi un pezzo di continente.

Attendiamo che la questione di competenza

sia risolta dalla sezione legale di Ginevra. Se questa ritenesse che la Lega delle Nazioni è competente ad interpretare il trattato, la questione verrebbe iscritta all'ordine del giorno del Consiglio. Una risposta si avrà forse tra otto o dieci mesi. Chi sa allora se il mondo ricorderà che verso la metà di giugno 1929 una flotta aerea italiana ha attraversato gli Stretti!

A noi oggi interessa arrivare al più presto alla fine del nostro viaggio. Checchè ne dica la Commissione degli Stretti, tra due giorni saremo in Italia.

Passiamo la nostra seconda giornata turca perlustrando la città dall'inesauribile fascino. Non si può attraversare il Bosforo senza fare una capatina al grande bazar, a Santa Sofia, alle altre moschee, ai giardini del Serraglio. Anche quando si sono viste queste meraviglie altre volte, esse conservano un prezioso bottino di impressioni nuove. La grande capitale d'Oriente è un po' come Roma: antichissima e sempre diversa. Molti tra i nostri ufficiali potranno dire dopo la Crociera di avere arricchito il patrimonio delle proprie cognizioni. Un ufficiale colto vale sempre di più anche dal punto di vista bellico. La Crociera ha permesso ad ogni nostro ufficiale di conoscere non soltanto la configurazione delle coste, ma la civiltà, i costumi, i concetti politici generali che informano ben cinque nazioni.

Soltanto il velivolo, strumento nel quale si riassume la perfezione tecnica e l'ardimento del nostro secolo, poteva permettere risultati così vasti in uno spazio di tempo così breve.

VIII.

DA COSTANTINOPOLI AD ATENE

ALI SUL PARTENONE

Stamane, 16, il più bel sole d'Oriente incendia il cielo quando decolliamo dalla baia di Buyukderè. La prima mèta è vicina: Costantinopoli. Lo Stormo compie il periplo della metropoli distesa sulle quattro rive dell'incantevole mare.

Cinque apparecchi turchi accompagnano il gruppo dei nostri velivoli e riempiono di rombo le idilliche sponde del Bosforo. Costantinopoli si svela in una intimità tutta mattinale, pudica e fresca.

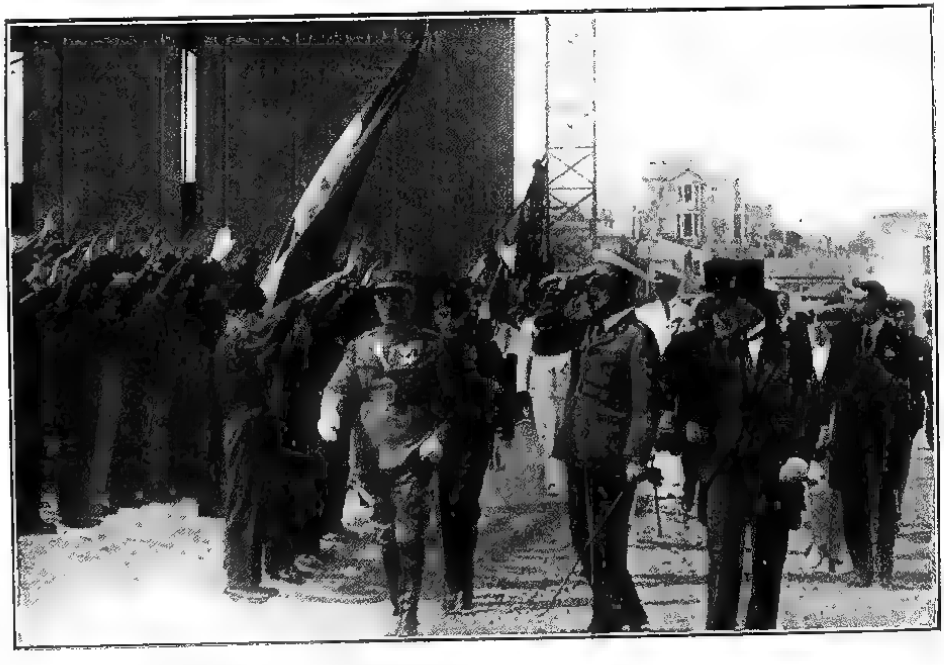
L'aria è calmissima. Gli apparecchi turchi accompagnano i nostri per un lungo tratto del Mar di Marmara. Indi lo Stormo taglia nettamente in direzione dei Dardanelli e percorre una diagonale decisa sul mare Egeo attraverso l'isola di Schiros, fino alla punta dell'Eubea e al Capo Sunio all'estremità dell'Attica.

Eccoci nuovamente sul suolo dell'Ellade. Ecco la roccia porosa che rassomiglia a una landa di lava fredda pietrificata, poi pendii ombreggiati d'ulivi e in fondo contro il cielo, il piccolo sperone del colle sacro, l'Acropoli. Giungiamo sulla città verso le dieci, dopo quattro ore di navigazione tranquilla. Lo Stormo si porta sopra Atene sorvola la città in formazione serrata. L'ombra dei piccoli triangoli argentei corre in fuga sulle case, sulle vie, sulle piazze. Gli ateniesi salutano come possono con bandiere, con fazzoletti, con gesti. Indi ritorniamo verso il piccolo golfo che ripara il porto del Falero, visibile dall'alto per l'immenso palazzo prospiciente al mare, punta terminale di una autostrada incatramata il cui fondo nero luccica sotto il sole.

Questa volta la Grecia ci riceve in forma ufficiale. Una compagnia di Marina è schierata sulle banchine del porto. Squillano le note della *Marcia Reale* e di *Giovinezza*. L'inno fascista riudito dopo tanto tempo ci elettrizza. Sulla banchina mi salutano il ministro della Marina, Botzaris, il sottosegretario alla guerra, Manetas, il sottosegretario alla presidenza, Papadatos, il Capo di Stato Maggiore della Marina, ammiraglio Panas, il capo dell'Aviazione civile, Theophanopulo, il capo dell'Aviazione di mare, capitano di vascello Vulgari, il capo dell'Aviazione dell'Esercito, generale Adamitis.

Alcune di queste personalità mi erano già state presentate dodici giorni fa: altre mi sono nuove: infatti, mentre noi compivamo il giro di Oriente, il presidente del Consiglio, Venizelos,

All'idroscalo di Porto Faliro. — Alla sinistra del gen. Balbo il ministro della Marina greca Botzaris, alla destra il gen. Manetas.



Le accoglienze dei fascisti di Atene a Porto Falero.

Nella baia di Eleusi.

che per omaggio verso lo Stormo aereo italiano aveva tardato un giorno a presentare le dimissioni di prammatica all'insediamento di un nuovo presidente, ha potuto dimettersi, essere riconfermato nella carica e rifare il suo Ministero sopra basi completamente nuove.

Arlotta mi presenta le personalità della colonia. I fascisti e le giovani italiane sono allineati in camicia nera. Ancora, e più che mai, squilla l'inno « Giovinezza ».

Dietro i cordoni militari si accalca una gran folla di greci che acclama. Una squadriglia di aeroplani ellenici, che si era alzata in volo per incontrare lo Stormo italiano, compie evoluzioni sul porto.

Questa sera gran pranzo in onore degli aviatori italiani offerto dal ministro della Marina Botzaris al « *Petit Palais* ». Sono presenti quasi tutti i membri del governo della Repubblica col presidente del Consiglio Venizelos. Il ministro della Marina pronuncia alla fine del pranzo un discorso elegantissimo: egli dice che il Governo ellenico è lieto che la Crociera aerea abbia stabilito quale prima ed ultima tappa la città di Atene: ha ricordato i voli d'onore effettuati sulla metropoli nel momento in cui avveniva l'insediamento del presidente della Repubblica e ha terminato affermando che l'avvicinamento per via aerea deve trovare i due paesi sempre uniti nei legami di cordiale amicizia oggi esistenti.

Segue un ricevimento a cui partecipano tutte le principali autorità del Governo, delle Forze armate e della diplomazia di Atene.

In giornata Venizelos ha ricevuto i giornalisti italiani nella palazzina della Presidenza. Sono molto lieto di questa conversazione dei rappresentanti della nostra stampa. Essi sono guidati dal bravo e attivo Ceresole, segretario del fascio di Atene. Quando i giornalisti ritornano mi riferiscono le lusinghiere parole che il presidente del Consiglio greco ha avuto per la nostra squadra aerea e per l'Italia. « Voi avete superato con i vostri apparecchi tutti gli altri mezzi, per sicurezza, rapidità ed efficienza: è un fatto nuovo nella storia dell'Aviazione questo vostro raid: altra cosa è un viaggio con un solo apparecchio, altra una Crociera combinata come una vera flotta. »

Ha aggiunto dichiarazioni di singolare franchezza: « Per molto tempo s'è creduto che io fossi un italofobo. Ciò non è conforme alla verità. Io ho fatto gli interessi del mio paese, ma ho sempre cercato l'amicizia italiana. Debbo dire che prima dell'avvento al potere dell'onorevole Mussolini, mi è stato sempre impossibile dare una vera manifestazione del mio stato d'animo e dei miei propositi agli uomini di governo italiani. Oggi finalmente è stato iniziato il nuovo periodo di efficaci relazioni fra l'Italia e la Grecia. Spero che l'amicizia continui e che si rafforzi sempre più ».

Sono dichiarazioni importanti, che io metto all'attivo politico della nostra Crociera. Il giornalista italiano Nello Quilici, ha risposto in francese al presidente del Consiglio greco, affermando che i sentimenti della stampa italiana sono perfettamente corrispondenti a quelli manife-

stati in questa occasione dagli uomini di Stato, dal popolo e dalla stampa greca.

Un altro incontro è avvenuto tra i nostri giornalisti e i giornalisti greci ed esteri ad Atene. Anche qui il capo dell'Ufficio Stampa degli Esteri, Calopotakis, ha usato frasi molto gentili nei nostri riguardi: a lui ha risposto il nostro Cornelio di Marzio.

Le manifestazioni di amicizia italo-greche continuano anche per tutta la seconda giornata del nostro soggiorno ad Atene. Oggi, 17, il programma incomincia con una visita al presidente della Repubblica, presso cui mi reco insieme con gli ufficiali superiori della Crociera. Più tardi andiamo alla Casa del Fascio dove si svolge una grande dimostrazione di italianità e di patriottismo con l'intervento di personalità della colonia italiana e delle istituzioni religiose. Il segretario del Fascio, Ceresole, inneggia ai vincoli sempre più stretti fra la madre Patria e i dieci milioni di italiani residenti all'estero. Quindi i bimbi delle varie scuole svolgono un trattenimento musicale e accademico improntato ad una italianità ingenua e commovente. Sono piccole scene dette o cantate che questi fanciulli eseguiscono alla perfezione. Ad essi presiedono la nobile figura di suor Diomira Soldani, che esercita qui il suo apostolato da alcuni decenni, e un padre francescano non meno benemerito.

Suor Diomira ha preparato i bambini a un trattenimento in mio onore. Sono quadri e soggetti di intonazione patriottica. Il linguaggio poetico della rappresentazione è ingenuo. Proprio per la sua semplicità, questo spettacolo ha un

che di fresco, quasi di primitivo, un certo risalto forte, un tono di verità antiretorica che mi piace immensamente. A un certo punto la Dalmazia, velata di bruno, parla con accenti accorati del proprio destino. Povera bimba, ha i lucciconi agli occhi. Suor Diomira le ha affidato una parte triste, molto triste. Si sente morire sotto quei veli tragici. Non saprà mai quanto il suo sgomento di bimba smarrita risponda all'atroce destino dei nostri fratelli di Dalmazia.

Non riesco a nascondere la mia emozione mentre rivolgo loro alcune parole di ringraziamento. Come è mutato lo spirito delle nuove generazioni fuori dei confini! Con questi italiani nuovi e con quelli che andiamo formando, dovremo rinnovare il volto dell'Italia anche all'Estero.

Nel pomeriggio ci rechiamo a Kefissia. È una località ridente posta ad alcuni chilometri a nord di Atene, con ville signorili e ameni parchi estivi. L'ora trascorre piacevolmente al tè offerto dal governo greco. Sotto il benigno schermo degli alberi secolari, il cocente sole di Atene attenua la sua torrida sferza. Sono presenti Venizelos e la signora Venizelos, molti ministri, i presidenti e i vice presidenti del Senato, della Camera e del Consiglio di Stato, i membri del Corpo Diplomatico, il personale della Legazione d'Italia, gli ex ministri Carapanos, Petridis, Doxiadis ed altre personalità. Si parla molto dello sviluppo della capitale che negli ultimi dieci anni ha già quasi raggiunto il milione di abitanti, essendosi automaticamente collegata con il Falero e con il Pireo.

Alla sera ancora un ricevimento. Confesso che tutti questi onori ci lusingano molto, ma ci stancano anche non meno. Questa volta è la Legazione d'Italia che offre un pranzo ufficiale cui partecipano Venizelos con i suoi ministri, i rappresentanti del Corpo Diplomatico, e tutti i nostri ufficiali aviatori.

Verso mezzanotte, nel piccolo ma grazioso parco della Legazione, fervono le danze. Tutto ciò che ha di meglio l'alta società femminile di Atene, è presente fra gli alberi del parco e sotto le luci del minuscolo dancing.

Tersicore a me non ha dato il dono del ballo. Osservo e ammiro. Vien l'ora in cui anche questa contemplazione platonica esaurisce però tutte le sue risorse. Gli occhi distratti corrono verso il cielo. Ed ecco che lassù tra un corteo di tremule stelle mi accade di vedere il più bel viso tondo di luna che ad occhi umani sia dato di ammirare. Faccio un torto innocente alle belle signore qui presenti e mi metto a far la corte alla bella paolotta del cielo. Che cosa deve essere quest'ora, sotto il bacio della luna, l'Acropoli silenziosa e solitaria!

L'idea è un po' romantica in una terra tanto classica. Ma il professore Della Seta, mio fido compagno, mi spiega che le autorità greche si avvicinano a me nella interpretazione della classicità, perchè ogni mese, nella notte del plenilunio aprono gli steccati, tra l'una e l'altra colonna dei Propilei, e permettono al pubblico di godere l'effetto dei raggi pallidi e freddi tra gli intercolunni sacri.

Mancano ancora due giorni al plenilunio:

l'Acropoli questa sera è chiusa: non potrebbero i cortesi ospiti greci aprirla per noi?

Presto fatto. Della Seta ne parla al ministro della Marina qui presente. Questi impartisce alcuni ordini e dopo poco si fila all'inglese attraverso le vie notturne della capitale nella direzione del fatidico colle.

Sono della compagnia nostra lo stesso ministro della Marina, Botzaris, il professor Della Seta, alcuni amici e qualche signora. Giriamo le pendici tragiche e dirupate, che guardano la città, e quelle più dolci e miti, che declinano in direzione del mare lontano. Nel parco della Legazione si continua a ballare. Nessuno si è accorto della nostra fuga.

Dolce e chiara è la notte e senza vento. È una stagione da grande estate nella quale l'aria marina mette il suo frizzo un po' umido e salso.

Presso i grandi Propilei ci voltiamo ad ammirare lo spettacolo unico al mondo. Della Seta parla. Il mondo antico ubbidisce alla voce del mago e balza vivo davanti ai nostri occhi. La grande pianura attica è davanti a noi, ricamata dal mare che si insinua sulle sue coste in bei golfi argentei: il mare è uno specchio di ghiaccio liscio: dentro il mare le gobbe scure delle isole: alle nostre spalle, il profilo sempre più tenue ed azzurro delle montagne dell'Argolide, della Megaride, del Parnès. Nel suo vallo profondo, fra gli ulivi e gli oleandri, l'Ilisso conduce tra i sassi un filo d'acqua silenzioso e lento, lambendo i declivi brevi dello Stadio nella sua corsa al mare.

Il panorama è stupendo. Tutta la città è alla mercè di questo colle. Della Seta che sa tutto, ci illustra il destino dell'Acropoli, che fin dai tempi remotissimi fu alternativamente luogo sacro e fortezza. I franchi, i turchi, i veneziani che lottavano per la conquista di Atene, compresero che il segreto della difesa e dell'offesa era quassù. Davanti alla prepotenza del cannone, addio ricordi classici!

Il ministro Botzaris è argutissimo. D'improvviso qualche suo razzo si alza a rompere un'estasi che minaccia di dare nel decadente. Strana e bizzarra figura, questo giovane venizelista in frak impeccabile, scarpini lucidi e sparato bianco, fra le rovine dell'Acropoli. Il suo *humour* ha una lieve punta di scetticismo, utile correttivo per la nostra romanticheria. Ravvicina le lotte dei partiti antichi con quelle modernissime. Quanta analogia!

Gli chiedo:

— Durante i rivolgimenti politici degli ultimi anni, è mai venuto in mente a nessun capopartito di venir quassù sull'Acropoli a puntare i cannoni contro gli avversari?

— Ah non! — risponde. — Les Grecs d'aujordhui sont trop paresseux: la montagne les fatigue: ils prefèrent combattre dans la plaine.

Pure qualcuno di noi ha visto dall'aeroplano due cannoni piazzati sul Licabetto — l'altro colle dirupato e calcinoso che domina Atene.

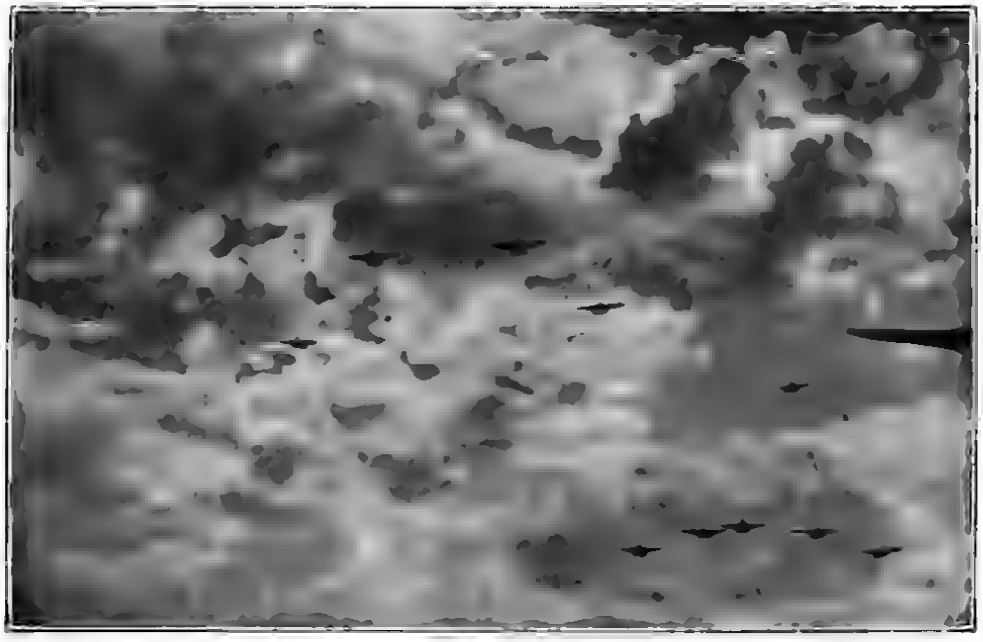
— Il sont là pour sonner le midi, — ci risponde l'implacabile ministro.

Della Seta aggiunge che il Licabetto non fu tenuto in considerazione neppure nell'antichità:

l'Acropoli soltanto fu onorata dall'arte e dalle armi. Anche i colli hanno il loro destino.

Sui marmi che ancora sostengono le belle architravi dalle perfette modanature, e su quelli che l'ingiuria degli uomini e del tempo ha gettato in pezzi fra le erbe alte per tutto il vasto spiazzo dell'Acropoli, piove una luce uguale che ha la mitezza della poesia e il sacro pathos del silenzio. Le pietre sembrano investite direttamente da una luce di anima. Le ombre sono brevi perchè la luna sta a mezzo del cielo. Non si osa parlare a voce alta. Pure nessuna traccia di malinconia. Lo spirito è gaio. Anzi una deliziosa leggerezzza dà aria ai discorsi. Le parole sembrano prendere il volo per il cielo terso, quando il professor Della Seta illustra un frammento di monumento e noi lo ascoltiamo seduti qua e là sui grandi blocchi di marmo. Il segreto dei tempi antichissimi si svela. Passano per la nostra mente, a lampi, memorie eroiche, dai nomi fatidici. Il luogo si riempie di fantasmi famosi: grandi cortei di ombre passano fra colonna e colonna: trombe guerriere squillano fra i monti e il mare: nere sagome di navi popolano lo specchio delle acque. Voci amiche di poeti e filosofi insinuano nello spirito la grazia e la forza e lo dispongono alla divina armonia. Risuscita un senso della vita che sembrava obliato e non era: tutta la nostra febbre di uomini moderni, così orgogliosi di una civiltà non plus ultra, appare una ben misera cosa, rozzezza e affanno, precarietà e dispersione, nei confronti di una concezione della vita che esperimentò nel breve ciclo di due secoli, duemila e

Gli apparecchi ammarano nel Mar Piccolo.



Lo Stormo tra le nubi sui monti della Calabria.

quattrocento anni fa, tutte le forme della perfezione.

Un colonnato elegantissimo che sembra una terrazza-belvedere, ci attira prima di tutto sul suo piedistallo avanzato di roccia. « Che cos'è »? chiediamo a Della Seta. « Un tempietto alla Vittoria ». Curiosità generale. Facciamo tutti la corte a Della Seta che vola per i cieli. È una specie di.... collega nostro. Ma Della Seta ci avverte: « questo è per l'appunto il tempio della Vittoria « senz'ali ». Il dottissimo amico si perde in una lunga spiegazione erudita.

Al Museo abbiamo visto stamane la copia minuscola della grande statua di Pallade. « Forza Della Seta! Dov'era la Dea, tutta d'avorio e d'argento, che i greci esaltavano arrivando dal mare dopo i lunghi viaggi gloriosi? dov'è la punta d'oro della gran lancia che ergeva la sua lingua di fiamma sul colle? » Il povero Della Seta è il nostro bersaglio. Una domanda tira l'altra: ce ne vuole a contentare questi ignoranti. Pazientemente il professore ci indica la piattaforma della statua. Il Partenone ci ispira una immensa pietà. I greci stanno rialzando l'immenso colonnato che guarda verso Atene: ma, ahimè, molti pezzi sono rifatti in cemento: tutto il lato prospiciente al mare è ancora in rovina: le cannonate del Morosini hanno fatto ferite insanabili. Della Seta riscatta la figura del grande veneziano: fu un cannone tedesco agli ordini del conte Koenigsmark, e precisamente quello di un oscuro tenente von Luneburg, che la sera del 26 settembre 1687, lanciò la bomba contro il Partenone trasformato dai turchi in

polveriera e seppellì sotto le marmoree rovine 300 uomini che difendevano l'imprendibile colle. L'esplosione sembra avvenuta ieri: giganteschi frammenti di colonne, giacciono ancora tutto intorno. squarciati e divelti, i marmi ancora attestano il loro orgoglio ferito, giù per le pendici dell'Acropoli, nell'ordine in cui li lanciò la raggiera di fuoco.

Dalle mura di Cimone ne contempliamo la rovina. Più in basso spalanca il suo leggiadro vortice a gradinate un teatro antico. Della Seta ci dice: « è il famoso teatro di Dionisio, dove Eschilo e Sofocle fecero per la prima volta rappresentare le loro tragedie ».

Ma dietro il Partenone, l'amico professore ci fa sostare un istante. Una grande pietra di marmo trasversale attesta in bei caratteri lapidari che qui fu eretto il tempio della Dea Roma. Il grande nome riempie di sè tutto il silenzio notturno. Passiamo sulle fondamenta del Palazzo delle cento colonne, che ha un nome greco troppo presto dimenticato. Quante cose dimentichiamo di questa notte troppo bella!

Alziamo gli occhi verso un edificio bianchissimo, il cui frontone è sostenuto da un gruppo di cariatidi marmoree. È l'Eretteion.

Un po' di discussione nasce presso l'ulivo di Pallade. Codesto albero della pace ha fatto litigare, a quanto sembra, anche gli antichi. Chi lo voleva dentro l'edificio e chi lo voleva fuori. Per troncare la disputa i Greci ne hanno piantati due, che ancora si vedono, uno fuori, uno dentro. Della Seta vuole che nella gran vasca sottostante si raccogliesse l'acqua pio-

vana. Botzaris invece sostiene che vi si nascondeva il tesoro della città, tutto di verghe e di monete d'oro.

— *Et c'est pour ça* - aggiunge il ministro — *c'est pour ça....* che ai ministri del tempo non si permetteva di abitare quassù. L'Acropoli serviva di domicilio soltanto agli Dei. Troppa vicinanza col tesoro. *Précaution qui serait encore d'actualité....* — aggiunge Botzaris

Continuiamo la visita.

Le mura di Temistocle nelle quali sono incastrati grandi tronconi di marmo, ci dicono la disperata energia della difesa dei suoi prodi contro l'orda asiatica che dilagava per l'Occidente. Un minuto di contemplazione sulla terrazza del Belvedere chiude la indimenticabile escursione.

Ritornando dall'Acropoli verso la città, gli occhi non riescono ad abituarsi alla luce artificiale delle lampadine elettriche. Uno splendore di sogno li ha abbacinati. Ci ritiriamo in tutta fretta nei nostri alberghi.

Domattina all'alba rivedremo l'Italia.

IX.

DA ATENE A TARANTO A ORBETELLO

BELLA ITALIA, AMATE SPONDE....

18 giugno. La partenza avviene da Eleusi. Ieri sera tutti gli apparecchi hanno abbandonato il Falero e sono qui giunti a volo. Sulle acque dove in partenza la volta scorsa sostammo per quasi tre ore, questa volta gli apparecchi sono già pronti a partire. Tutti hanno fretta di compiere l'ultimo segmento di itinerario aereo che chiude trionfalmente la grande Crociera. Gli addii sono stamane più frettolosi. Spicchiamo il volo verso le sei in un gran trionfo di sole. L'estate in quindici giorni ha guadagnato terreno. È già caldo.

Siamo tutti molto contenti per essere giunti alla fine della nostra fatica. Pure un po' di tristezza ci punge, proprio perchè questa fine è arrivata. Impossibile passare, come facciamo, sui monumenti marmorei dell'Acropoli, senza riesumare con infinita nostalgia l'ora strana, fuor dal mondo ordinario, che vi abbiamo pas-

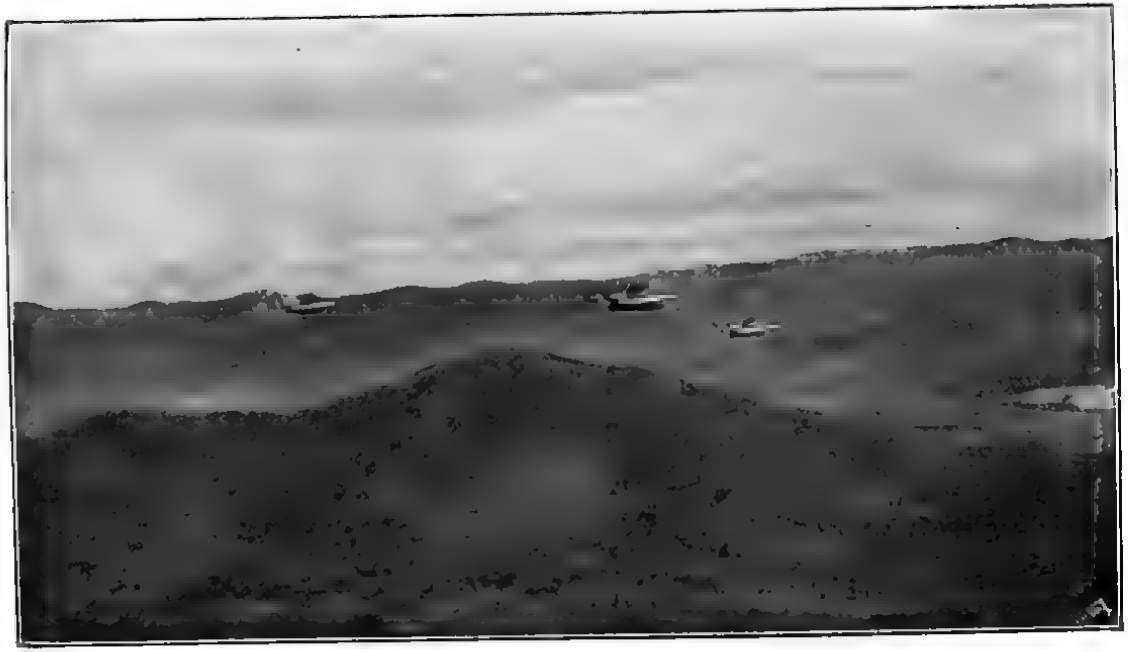
sato questa notte. Lo scenario fantastico è ormai sparito sotto un cielo di spietato e abbagliante candore solare, i marmi hanno ripreso la loro sagoma miseranda di vecchiaia e di rovina: i loro profili netti non sembran più quelli.

Mi volto a guardare l'Acropoli sempre più lontana e sempre più piccola. Avanziamo ormai a tutta velocità sul mare. Questo par fatto di acciaio liquido.

Sfuma lontano la Grecia: più viva si fa l'ansia di scoprire di là dal mare nostro la terra d'Italia. Quattro ore di navigazione passano oggi rapidissime. Non hanno più richiamo le terre che sorvoliamo, quindici giorni fa piene di fascino. Sono punti di riferimento geografico, che bisogna rintracciare sulla carta per mantenere sicura la rotta. Avanti, avanti. L'istmo di Corinto, lo stretto di Patrasso, il piccolo gregge delle isole Curzolari, la Punta di Santa Maura e il profilo ossuto dell'isola di Itaca. ecco il mare aperto, il braccio di mar Jonio di là dal quale è la terra sospirata.

I motori funzionano benissimo: sembrano anch'essi animati dalla gioia del ritorno. Per chilometri e chilometri le eliche frustano l'aria senza un attimo di riposo. Gli occhi frugano lontano per sventare l'inganno delle nuvole che oggi ergono sul mare chimeriche catene di montagne e lingue basse di terra. Dietro di noi lo Stormo arriva in gruppo, come un volo d'aironi: quei segmenti più chiari sul cielo chiaro non perdono un metro di distanza: volano così regolari che sembrano fermi.

Qualche nave sul mare. Oggi non abbiamo



Sui monti della Grecia.

tempo di scendere a salutarle a bassa quota. Si fila a tutta forza.

Ecco una striscia più verde delle onde, più scura delle nuvole. Si fa sempre più larga. Occupa piano piano tutto l'orizzonte. Diventa gialliccia, poi sempre più precisa. Il mare contro di essa si arresta. Si intravvede il primo orlo di spuma: è la costa di Santa Maria di Leuca. Bella Italia, amate sponde! Gli sguardi a bordo dell'apparecchio si incrociano. Il rombo dei motori accompagna il canto silenzioso dei nostri cuori.

Ora tagliamo trionfalmente la lingua di terra. I campi e i prati ci squadernano sotto gli occhi la loro geometria regolare, che divide le proprietà e regola le colture. Strade bianche e polverose tagliano il panorama in linee dirit-te, si congiungono, si dividono in tagli netti: e agli incroci, piccoli gruppi di case fra gli ulivi e i mandorli. Giriamo verso il nord risalendo l'altro versante interno della penisola salentina. Taranto ci mostra la trina delicata del suo mare interno. Un ultimo balzo alle spalle della città e siamo sopra il grande palazzo bianco dell'Idroscalo. Sorvoliamo sempre più bassi le acque verdi: passiamo sopra il piccolo reticolato di pali e filo di ferro e corde dell'allevamento delle ostriche, ed eccoci sullo specchio dell'acqua libera e calma in direzione dei nostri gavitelli. Ammaro per il primo, mentre tutto lo Stormo sta arrivando e incomincia i suoi eleganti virages.

Il vento ci è stato favorevole. Abbiamo fatto le

più forti medie della Crociera: in certi momenti perfino 240 chilometri all'ora.

Il panorama di Taranto ci è famigliare. Certo alcuni di quelli che abbiamo ammirato negli ultimi giorni sono senza confronto più belli. Ma se il duplice mare tarantino non vale per la ricchezza del paesaggio la favolosa sponda del Bosforo, questa costa bassa e poco pittoresca è l'Italia. Siamo tutti presi dalla vertigine di questo nome. I nostri visi sono cotti dal sole e dall'aria salsa: gli occhi hanno i segni dell'insonnia e la lunga fatica grava sulle nostre membra tutto in un colpo, come se la resistenza che in terra straniera le sorreggeva, qui in casa nostra si fosse improvvisamente allentata.

Ma un'energica frustata alla volontà insonnolita è sufficiente a rimettermi in forza. So che mi attende oggi una giornata d'eccezione. Un telegramma mi ha avvisato che il Duce desidera di vedermi possibilmente oggi stesso.

Un apparecchio terrestre dovrebbe essere giunto da Roma.

Scendo a terra fraternamente accolto dal gruppo d'ufficiali dell'Aeronautica e della Marina che hanno assistito all'ammaraggio dello Stormo ormai del tutto compiuto. Affettuose e cordiali come sempre, ma questa volta ancor più calorose, le parole di benvenuto dell'ammiraglio Cuturi. Il comandante dell'idroscalo di Taranto è raggiante. Egli m'informa subito che l'apparecchio da ricognizione terrestre « A. 120 », che deve portarmi a Roma, è già arrivato. Non restano che pochi minuti per dare le ultime disposizioni sulla tappa di domani da Taranto

Il ritorno delle squadriglie a Taranto.

19 giugno: Il saluto dello Stormo alla Città Eterna.

Il Duce giunge a Orbetello sull'idro S. 59.

ad Orbetello, che lo Stormo deve compiere attraversando le aspre giogaie della Calabria. Prendo congedo dai miei ufficiali, dagli invitati, dai giornalisti, e mi reco all'aeroporto di Grottaglie dove mi attende il capitano Liberati pronto a salpare per Roma.

Un po' di gas al motore dell'« A. 120 » affinchè si riscaldi. È appena passata mezz'ora dall'ammaraggio sul Mar Piccolo, che già sorvolo di nuovo Taranto per ammirare ancora dall'alto del cielo la lunga linea curva dei nostri apparecchi sulle onde placide. Hanno pace finalmente tra le due bianche ali distese le coppie dei motori. Qualche motorista li incappuccia nelle loro custodie impermeabili e fa un po' di toilette a qualche pezzo più delicato.

Drizzo la prua dell'« A. 120 » verso Bari-Foggia. Sono tanto stanco che cedo al capitano Liberati il comando e mi addormento. Sonno di piombo. Mi sveglio tra violente raffiche di vento. Navighiamo sulla grande pianura fra Bari e Foggia. Do uno sguardo all'apparecchio. La parte superiore dell'ala ha un grande strappo. Il vento vi gioca dentro rabbiosamente. Addito il pericolo al capitano Liberati che osserva con me quello sdruscio che si fa sempre più grande. Può darsi che la tela non resista e l'ala si trasformi in.... vela. Stiamo pronti col paracadute a lanciarci nel vuoto se fosse necessario. Il momento è critico. Per fortuna Foggia è vicina. Ed è vicino il suo campo d'atterraggio. Lo troviamo. Si scende. Liberati si leva la giacca e incomincia a riparare da sè l'ala ferita. Ci accorgiamo solo adesso che la parte inferiore del-

l'ala è strappata: ha anch'essa un bel buco. Non era comodo, in volo. Sono tanto stanco che se mi siedo cado in catalessi. Chi potrebbe svegliarmi se mi addormento? Perciò resto su come posso, e aiuto Liberati nel suo lavoro. Si affollano intorno a noi ufficiali ed avieri che si trovano sul campo per l'istruzione delle reclute.

Dopo due ore, riparato lo strappo delle ali, il nostro «A. 120» riprende la sua rotta aerea verso Napoli e Roma. Le condizioni atmosferiche continuano ad essere piuttosto avverse. Soltanto alle 15,55 sorvoliamo il campo di Centocelle. Trovo ad attendermi il generale Capuzzo, il colonnello Tedeschini Lalli, il tenente colonnello Pischedda, il comm. Mameli, il generale Sacco e un piccolo gruppo di amici e ufficiali insieme al comandante del campo capitano Achenza.

Scambiati brevi ma calorosi saluti e data ai presenti qualche notizia sommaria sull'ultima parte del viaggio, mi avvio al Ministero. Il Duce non c'è. Domando agli ufficiali del mio Gabinetto se debbo recarmi a Villa Torlonia ed essi mi dicono che vuol vedermi questa sera alle nove, alla Camera.

Ho un immenso desiderio di rivedere il mio Capo e riferirgli che tutto il piano della Crociera da Lui concepito, si è svolto in ordine perfetto perennemente assecondato più che dalla fortuna, dalla volontà ferma degli uomini che sono fieri ed orgogliosi di eseguire gli ordini Suoi.

Alle 21 precise mi reco alla Camera. Per i corridoi di Montecitorio incontro Turati che mi abbraccia. Entro con lui nell'aula. Una grande

dimostrazione mi investe. Tutta la Camera è in piedi. Risuona lungamente il grido: « *Viva l'ala italiana* ». Resto interdetto, commosso. Non potevo immaginare nè supporre una così calorosa accoglienza. Ma quando vedo il Duce che applaude anch'Egli in piedi al banco del Governo, intuisco tutto. Egli ha voluto vedermi qui per darmi la soddisfazione di questo applauso. Tutte le emozioni provate in tutti i giorni della Crociera, così vari e complessi, le responsabilità, i rischi, le fatiche, diventano un nulla di fronte a questo minuto di passione fremente, mentre con la mano alzata in segno di saluto, fisso il viso del Duce che mi svela tutta la sua intima soddisfazione.

Rapidamente, non appena la dimostrazione è finita, gli riferisco le fasi principali del volo e il suo completo successo. Il Duce mi ripete replicatamente che è molto contento della grande prova superata. Mi assicura che verrà con me in volo ad Orbetello a salutare gli equipaggi.

Non potrà venire domani. Mi fissa l'appuntamento a casa sua per l'alba di dopodomani. Intanto lo Stormo compirà l'ultima tappa da Taranto ad Orbetello, che è la più lunga di tutta la Crociera: 661 chilometri. Prometto al Duce una relazione scritta. Essa è stata il punto di partenza di questo libro.

Una giornata così emozionante, incominciata ad Atene, si chiude verso l'una nella mia casa di Roma con un sonno ristoratore, durante il quale si intrecciano visioni dei più strani paesi e voci dei più diversi linguaggi.

19 giugno. — Lo Stormo è partito da Taranto

stamane alle 5. Mi hanno telefonato che sulla Calabria il tempo non prometteva bene. La rotta passa tra la vetta della Mula (1900 m.) e la vetta del Montea (1700 m.). Dai punti di segnalazione stabiliti lungo la rotta dello Stormo, le notizie arrivano però molto confortanti. Tutti gli apparecchi hanno attraversato dalla stazione di Sibari sull'Ionio a quella di Diamante sul Tirreno, le catene montuose della Calabria senza aver bisogno di mutare per nulla la loro formazione. È stata completamente vinta la prima e più grave difficoltà. I pesanti «S. 55» che oggi volano a carico completo, hanno fatto sulle montagne una quota superiore a 2000 metri e per circa sessanta chilometri hanno sorvolato la terra ferma. È questa la prima volta che degli idrovolanti in formazione tanto imponente sorvolano le montagne.

Verso le dieci circa, lo Stormo dovrebbe giungere a Roma. Dall'idroscalo di Ostia parto per incontrarlo a bordo di un «S. 59».

Puntualissimo, intravedo lo Stormo tra Netturo e Terracina. Mi unisco ad esso in formazione e indirizzo il volo su Roma. Due spirali a bassa quota, amplissime, ci permettono di fare la completa circonvallazione aerea della città. Roma ci mostra un viso attonito e plaudente: per le strade tutta la gente è ferma col naso all'insù: grandi gesti di saluto, sventolìo di bandiere, calca umana alle finestre e sulle terrazze. Volteggiamo a quota sempre più bassa, in formazione sempre più stretta. Poi si riprende la rotta verso Orbetello. La visione di Roma dall'alto è incantevole, ma la benzina nei

serbatoi è poca. Bisogna fare ancora 150 chilometri.

L'ammaraggio ad Orbetello si compie con la solita regolarità fra gli omaggi plaudenti di tutte le autorità e della popolazione della maremma, che si son date convegno all'idroscalo e nelle sue immediate vicinanze.

Dopo aver constatato che tutti gli apparecchi sono al loro posto, attaccati ai gavitelli, sullo stesso «S. 59» col quale sono venuto, riparto insieme con Maddalena e con Cagna alla volta di Roma. Domattina avremo a bordo un passeggero d'eccezione: il Duce.

20 giugno. — Alle quattro e trenta sono a casa del Duce. La buona Cesira mi avverte che Egli è già pronto. Compare infatti in tenuta sportiva. È di ottimo umore.

Oggi per gli aviatori d'Italia è giorno di festa. I valorosi equipaggi che hanno volato per tutti i cieli d'Oriente, sentiranno attraverso la viva parola del loro Capo supremo come la Nazione intera li abbia seguiti di tappa in tappa con emozione e con orgoglio.

Ad Ostia ci attende l'«S. 59» predisposto per il viaggio aereo del Duce. Egli stesso ha voluto un apparecchio da guerra. Sale con me al posto di pilotaggio il comandante Maddalena, il grande perlustratore dei mari polari, che sembra costruito di acciaio, tanto è asciutto: intelligenza acuta e severa, carattere adamantino, così padrone del suo apparecchio da sembrare far tutto un corpo con esso: pilota d'eccezione.

A una domanda del Duce rispondo che tra gli imprevisti dell'Aviazione, i quali consigliano

il doppio comando, vi è anche il colpo apoplettico per il pilota: in questo caso la presenza del secondo pilota è provvidenziale. Pur facendo gli scongiuri del caso, non ho voluto esser solo a pilotare un apparecchio che porta in cielo, per un'ora, tutta la fortuna d'Italia: nè ho voluto lasciare a Maddalena tutto l'onore e l'onere. Il Duce sorride.

Il leggero idrovolante si solleva dalle acque bionde del Tevere e percorre velocemente la distanza che divide Ostia da Orbetello. Fanno scorta d'onore al nostro apparecchio altri due S. 59».

L'idroscalo di Orbetello ci compare sotto gli occhi dopo un'ora. Ammariamo vicino al pontile. Quando il Duce scende dall'apparecchio sul motoscafo, echeggiano gli squilli dell'«attenti» Un grande silenzio incombe nell'aria. Esso è pieno del palpito di mille cuori. Di là dall'idroscalo, sui piccoli valli di terra che circondano i grandi hangars, formicola una popolazione imponente: è giunta da tutti i paesi vicini per vedere e per salutare il Duce. Sul piazzale dell'idroscalo tutti gli equipaggi che hanno preso parte alla Crociera stanno in quadrato, sull'attenti, cogli occhi fissi verso il Duce. È un momento solenne. Mussolini ha scoperta la grande fronte. In mezzo al quadrato fissa il volto abbronzato dei piloti. Io li presento:

«Duce,

«Ho l'onore di presentarVi gli ufficiali e gli equipaggi che hanno partecipato alla Crociera aerea nel Mediterraneo Orientale. Essi

Il Duce parla agli equipaggi.

hanno portato la bandiera della Patria e il segno del Littorio sui cieli e sui mari di cinque nazioni. Essi, Duce, a mio mezzo, Vi ringraziano dell'onore che avete loro fatto per averli prescelti a compiere una così nobile impresa».

Pochi secondi che sembrano secoli.

Il Duce avanza ancora di un passo e la sua voce potente squilla nel silenzio religioso e commosso:

«*Ufficiali, sottufficiali, equipaggi,*

«*Anche questa seconda Crociera, da me ideata e sapientemente organizzata dai comandi superiori, è riuscita perfettamente, esempio splendido di preparazione tecnica e di perfetta disciplina di volo.*

«*Sono venuto qui stamane per esprimervi non solo la mia personale simpatia, che voi ben conoscete, ma anche la simpatia del Governo Fascista e quella di tutto il popolo italiano, il quale è fiero di voi e ama gelosamente la sua giovane ma già gloriosa Arma aeronautica.*

«*La Crociera dell'anno scorso nel Mediterraneo occidentale e la Crociera di quest'anno nel Mediterraneo orientale hanno dimostrato che i progressi dell'Aviazione italiana sono incessanti. E progredire bisogna in tutti i campi, ma sopratutto nel vostro, o, per meglio dire, nel nostro. Progredire nelle macchine e progredire nei mezzi, in modo che in qualsiasi momento, quando la Patria e il regime vi dovessero chiamare, Stormi di velivoli salgano a*

presidiare i cieli della Patria e a portare le ostilità nei cieli nemici.

«A chi i cieli d'Italia e d'Europa?

Dal quadrato una sola voce si alza al cielo, formidabile:

«A noi!»

Come certi fragori di tuono si propagano giù per gli antri marini all'infinito, così il grido degli aviatori d'Italia viene ripetuto come un'eco rimbalzante e terribile dalle centurie della Maremma, che agli ordini del loro console, fanno servizio d'onore nell'idroscalo per tutta la lunghezza frontale degli hangars. di qui viene comunicato alla folla che occupa i bastioni collinosi che sovrastano il lago, e di qui passa ai più lontani gruppi di gente che fiancheggia le vie d'accesso dell'idroscalo e mette macchie scure sul verde tenero delle pendici del monte Argentario. Riempie il cielo e si propaga lontano sulla terra e sul mare. In esso si esprime tutta la nostra fede· è l'anelito della nostra passione: è il pensiero inespresso di tutta la gente d'Italia.

Il Duce volge intorno lo sguardo pieno di fascino. Poi fa il giro del quadrato e ad uno ad uno fissa in volto gli uomini dei fieri equipaggi. Gli presento i comandanti dei gruppi e delle squadriglie e per tutti Egli ha un gesto o una parola di compiacimento. Parla brevemente ai giornalisti e agli addetti militari, poi scende in un motoscafo insieme con me, con Teruzzi, con Bernotti, con Rovere, con De Pinedo e

Orbetello. — Il Duce si prepara a ripartire in volo per Ostia.

Orbetello. — S. M. il Re ha passato in rivista [illegible]

con Pellegrini, per la visita agli apparecchi. Sulla curva del lago i bianchi idrovolanti occupano due chilometri di fronte. Gli equipaggi sono saliti rapidamente a bordo e si son posti in posizione d'attenti sull'ala destra di ogni apparecchio. Le loro figure contro luce staccano nitide sullo specchio luminoso dell'acqua. Al passaggio del Duce portano la mano alla visiera e lo fissano in volto. Il Duce non nasconde la sua profonda soddisfazione. Occorre una buona mezz'ora per passare davanti a tutto lo schieramento. Poi il motoscafo ritorna alla banchina e lo Stormo al solito segnale del Comando, tante volte ripetuto durante i giorni della Crociera, si alza a volo con un decollaggio simultaneo che riempie di spume candide il lago e il cielo di rombi. Nella formazione compatta del volo in Oriente, compie ampie evoluzioni sulla città, sul mare e sul lago, poi dopo circa venti minuti, ammara con semplice e perfetta regolarità. Il Duce guarda ed elogia senza riserve, con un timbro di voce che tradisce l'interna gioia per lo spettacolo di potenza che realizza un sogno e uno sforzo lungamente coltivati negli anni della dura e tenace preparazione. L'Italia giovane e fascista vola sulle nostre teste con fragore di tuono.

Il passo forte del Duce si stampa rapido sul suolo, la mascella è rigida, l'occhio vivo. Egli passa in rivista la legione della Maremma, poi visita le nuove costruzioni dell'idroscalo, vede tutto, s'informa di tutto.

Sono ormai le undici. Sulle acque del lago è tornata la pace. Gli apparecchi hanno ripreso

la loro linea di schieramento e dondolano placidi sulle onde. Tra l'uno e l'altro apparecchio si insinua l'« S. 59 » che riporta il Duce alla capitale.

Maddalena ed io lo portiamo in pochi istanti sulle belle spiagge tirreniche popolatissime.

Voliamo a quota molto bassa, quasi sfiorando l'acqua. L'apparecchio suscita immenso entusiasmo. Tutti sanno dai giornali che il Duce si è recato ad Orbetello. Si intuisce che il Duce è sull'« S. 59 » che sorvola la costa. Mille mani si alzano al saluto romano. I ragazzi ci mostrano un visetto radioso, vengono avanti sulla spiaggia, gesticolano, applaudono. Passiamo così su Civitavecchia, Santa Marinella, Ladispoli, Fregene, Fiumicino. Ovunque la grande dimostrazione si ripete.

Quando dopo il volo fino ad Ostia e la corsa da Ostia a Roma, lascio il Duce sulla soglia della sua abitazione, intravvedo dalle sue parole e dal suo sguardo, che questa è stata una delle giornate di cui vorrebbe spesso punteggiata la sua vita faticosa.

21 giugno. — Oggi giungerà a Orbetello S. M. il Re. Filo all'alba verso Ostia, riprendo il mio apparecchio, riparto verso Orbetello. Il piazzale dell'idroscalo e le acque del lago mi mostrano dall'alto lo stesso spettacolo di ieri. Il monte Argentario staglia nitido sull'orizzonte, colosso benevolo che protegge dalle ire del mare il nido delle aquile. La linea degli apparecchi disegna sul lago un ampio segmento di cerchio. Gli equipaggi sono già allineati sul piazzale. Pennacchi vermigli di carabinieri metton colori di festa tra la folla assiepata sui bastioni.

S. M. il Re visita gli hangars di Orbetello.

Vado incontro a S. M. verso Civitavecchia. Il Re giunge da Roma in automobile. Ecco la sua macchina. Il Re ordina che mi sieda al Suo fianco. Ha parole di squisita cortesia e compiacimento per l'esito brillante della Crociera. Mi chiede notizie e particolari. Le trombe squillano all'ingresso dell'idroscalo. Tutti gli equipaggi sono a bordo, schierati sulle ali. Un grande silenzio incombe per tutta la scena superba.

Il Re sale a bordo del motoscafo sul quale ondeggia il gagliardetto azzurro del Capo di tutto l'esercito. Quando giunge davanti al primo apparecchio, che è il «Cant» dalla lunga ala giallognola, il comandante urla «Viva il Re», a cui risponde l'equipaggio schierato sull'ala in uniforme azzurra: «Viva il Re!»

Uno per uno tutti gli apparecchi sono passati in rivista. Si ripete il grido alla voce e il Re mette la mano al berretto. Non si ode per tutto il lago che il frullo dell'elica del motoscafo, rotto regolarmente ad ogni passaggio davanti all'apparecchio che vien passato in rivista, dal grido di saluto che si alza verso il cielo.

Poi, quando la rivista è terminata, il motoscafo riporta Sua Maestà alla banchina. Gli spiego la manovra del decollaggio che sta per iniziarsi. Tra poco tutto lo Stormo spiccherà il volo, e questa volta, la presenza del Re vittorioso sarà testimone dell'ultimo volo collettivo, perchè i vari reparti si scioglieranno per fare ognuno ritorno alla propria sede. La grande prova è finita.

Si ripetono i comandi del decollaggio. La pattuglietta del Comando corre sull'acqua, se ne stacca veloce, incomincia a prender quota.

Seguono ad una ad una, cinque apparecchi per volta, le varie squadriglie. Dieci minuti, e tutto lo Stormo è in cielo. Ora più serrato e compatto che mai lo Stormo compie le sue evoluzioni di saluto a forte velocità intorno alla vasta conca del lago, passa sulle nostre teste, compie ancora un giro, sempre più in alto. Il rombo dei motori si perde sul mare. I triangolini neri disegnano sul cielo la bizzarra geometria della loro formazione, sempre più piccoli, da una quota sempre più alta. Il nostro occhio socchiuso per il riverbero della laguna e del sole, li segue sempre più lontani. Il Re non stacca lo sguardo da quel gruppo imponente di ali tricolorate. Ora dall'alto, nell'azzurro intenso, che qualche nuvoletta adorna di piccoli pennacchi decorativi, le squadriglie che hanno insieme percorso 5000 chilometri per le vie aeree dell'Oriente, si dicono addio. Ciascuna prende la sua direzione sulla scìa invisibile della rosa dei venti.

Sul lago, sulla terra, sul mare, il rombo sembra durare ancora.

X.

EPILOGO

"....SONO CONTENTO DI VOI...."

Le note del mio diario di viaggio si arrestano qui.

La cronistoria della Crociera sui mari di Oriente meriterebbe ben altri colori e dovizie stilistiche. Io non sono che un soldato. Durante le ore di volo tra pilota e pilota passa un piccolo carnet, sul quale si notano le più svariate impressioni: dal carburatore che sputa, all'olio che circola male, alla benzina che non ha pressione, al tubo che vibra, al radiatore che perde acqua. Si notano anche gli improvvisi colpi del vento e le minacce delle nuvole. La quota vien regolata di comune intesa per mezzo di indicazioni telegrafiche sul piccolo libro dai fogli accartocciati. Infine il carnet raccoglie le più strane impressioni sul panorama sottostante. Si sa come raramente le carte geografiche si adeguino all'immagine che noi riceviamo di un paese quando lo vediamo con gli occhi nostri.

Anche queste sorprese passano sotto il graffio frettoloso della matita di bordo. Se un apparecchio della propria squadriglia si sposta troppo a destra o troppo a sinistra, se viene sotto oppure tenta di passare sopra l'apparecchio nostro, non manca sul brogliaccio di volo qualche giaculatoria all'indirizzo del pilota bizzarro o distratto.

Tutti questi elementi che hanno il pittoresco carattere della improvvisazione e una certa loro elegante laconicità, sono stati sfruttati per le pagine del libro. Altri provengono dalla visione viva e diretta che la mente conserva di uomini e cose.

Non sarà inutile il ricordo. Nella scala del progresso aviatorio, questa Crociera rappresenta il più grande esperimento che mai sia stato tentato su un così lungo percorso da un così grande numero di apparecchi. Il solo tentativo meritava l'attenzione del mondo: l'averlo portato a compimento senza il più piccolo danno agli uomini e al materiale, rappresenta un titolo di onore e di orgoglio legittimo per l'Italia fascista. Tutti coloro che vi hanno partecipato intuivano quale significato avesse per il prestigio della nostra Aeronautica la perfetta esecuzione del piano che il Duce aveva ideato: tutti, senza eccezione, hanno fatto del loro meglio. Il merito principale del felice esito della Crociera, va agli equipaggi delle squadriglie che hanno dimostrato non soltanto una perfetta tecnica di volo, ma anche e sopratutto una disciplina e uno stile morale superiore a qualsiasi elogio. Quando si pensa che si tratta di squa-

" .... nella vasta conca del lago di Orbetello le squadriglie che hanno insieme percorso 5000 chilometri per le vie aeree dell'Oriente, si dicono addio. "

driglie prese in blocco dai nostri idroscali, col personale ordinario e alle dipendenze dei loro ufficiali consueti, si ha un'idea del grado a cui è arrivato in tutti i reparti organici della nostra Aviazione l'addestramento tecnico e l'armonia tra il personale.

La Crociera aveva appunto lo scopo di dimostrare che ad una prova di eccezione sono pronti in qualsiasi momento tutti i nostri piloti. La prova è stata tentata e il più lusinghiero successo l'ha coronata. Non c'è altro da aggiungere. L'Italia ha una riserva di uomini sui quali può contare per le imprese più straordinarie.

Ai risultati tecnici e militari, bisogna aggiungere quelli politici. È stato detto al Senato dall'on. Rava, tra gli applausi dell'assemblea, che l'Italia aveva inviato sui cieli d'Oriente « l'ambasceria dell'eroismo ». Certo nessuna testimonianza della rinnovata potenza della Nazione poteva essere più efficace di quella che gli azzurri cavalieri del cielo hanno offerto ai popoli di cinque paesi diversi. Sui mari d'Oriente le ombre dei nostri velivoli hanno tracciato il cammino di una pacifica espansione italiana che risponde alle più belle tradizioni della nostra gente. Si sono cementati antichi vincoli di amicizia. Si sono aperte nuovamente vie che sembravano chiuse per sempre. Si sono irrobustite relazioni e chiariti rapporti che parevano dubbi o incerti. Se è vero che il soldato italiano simpatizza subito coi popoli più diversi, è vero anche che gli aviatori posseggono il dono della simpatia in misura superiore a tutti.

Quando la simpatia è accompagnata dalla forza, è destinata a produrre effetti miracolosi. L'Italia godrà a lungo il beneficio morale della Crociera d'Oriente.

Infine hanno fatto una superba prova gli apparecchi e i motori. Cinquemila chilometri di volo in meno di 15 giorni, per una massa di trentacinque idrovolanti e di settanta motori, costituiscono un bel collaudo. Le nostre Case industriali possono esserne fiere. Il successo del materiale nella dura prova a cui è stato sottoposto, dà a noi italiani un senso di tranquillità e una garanzia di sicurezza che fino a qualche anno fa era follìa sperare. Ma giova anche alla espansione dell'industria italiana nel mondo. Possiamo quindi affermare che la Crociera non mancherà di produrre risultati benefici anche nel campo dell'industria e del commercio internazionale. Quasi tutti i paesi che noi abbiamo visitato hanno bisogno di rifornirsi all'estero di materiale aeronautico. Molti di questi erano già in trattative con grandi Ditte italiane. Noi abbiamo evitato ai tecnici stranieri un viaggio in Italia portando nei loro stessi paesi i nostri apparecchi e dando una dimostrazione impareggiabile delle proprietà che questi posseggono per gli scopi della pace e della guerra. È un metodo sicuro per vincere qualsiasi concorrenza.

Che cosa tenteremo in avvenire? L'Aviazione esige uno sforzo sempre maggiore. Bisogna continuamente superare se stesssi. La Crociera di quest'anno ha percorso un itinerario quasi doppio di quello dell'anno scorso. Non vi sono

limiti per la volontà e l'audacia, quando una grande idea le sorregga e le spinga. Ad altre prove, ad altri esperimenti più ardui sarà chiamata in avvenire l'Aviazione italiana.

Il seme è gettato. Il fuoco di passione eroica che anima i piloti d'Italia, la febbre di ricerca che spinge i nostri tecnici sulla via di un perfezionamento continuo per adeguare i mezzi agli scopi, non si spegneranno più. La mèta è segnata. A Orbetello il Duce ha lanciato la parola d'ordine: « e progredire bisogna ». Il Duce: ecco la causa efficiente di ogni nostro progresso.

Le parole del Duce sono sacre, e costituiscono un impegno per noi come per tutta la nazione. Dobbiamo guardare e guardiamo all'avvenire, sempre, ogni giorno, costantemente.

In qualsiasi direzione e a qualsiasi impresa il Duce ci lanci, noi aviatori dell'Italia fascista, saremo sempre pronti a spiccare il volo.

Non mettiamo limiti all'avvenire.

1756002 P

INDICE.

Pag.

I. Come si organizza una Crociera aerea . . 1

II. Da Taranto ad Atene 31
Sul mare di Ulisse.

III. Da Atene a Costantinopoli 53
In volo sui minareti.

IV. Da Costantinopoli a Varna 79
Un paese di prodi.

V. Da Varna a Odessa 95
La rossa regina del Mar Nero.

VI. Da Odessa a Costanza 147
Eleganze latine.

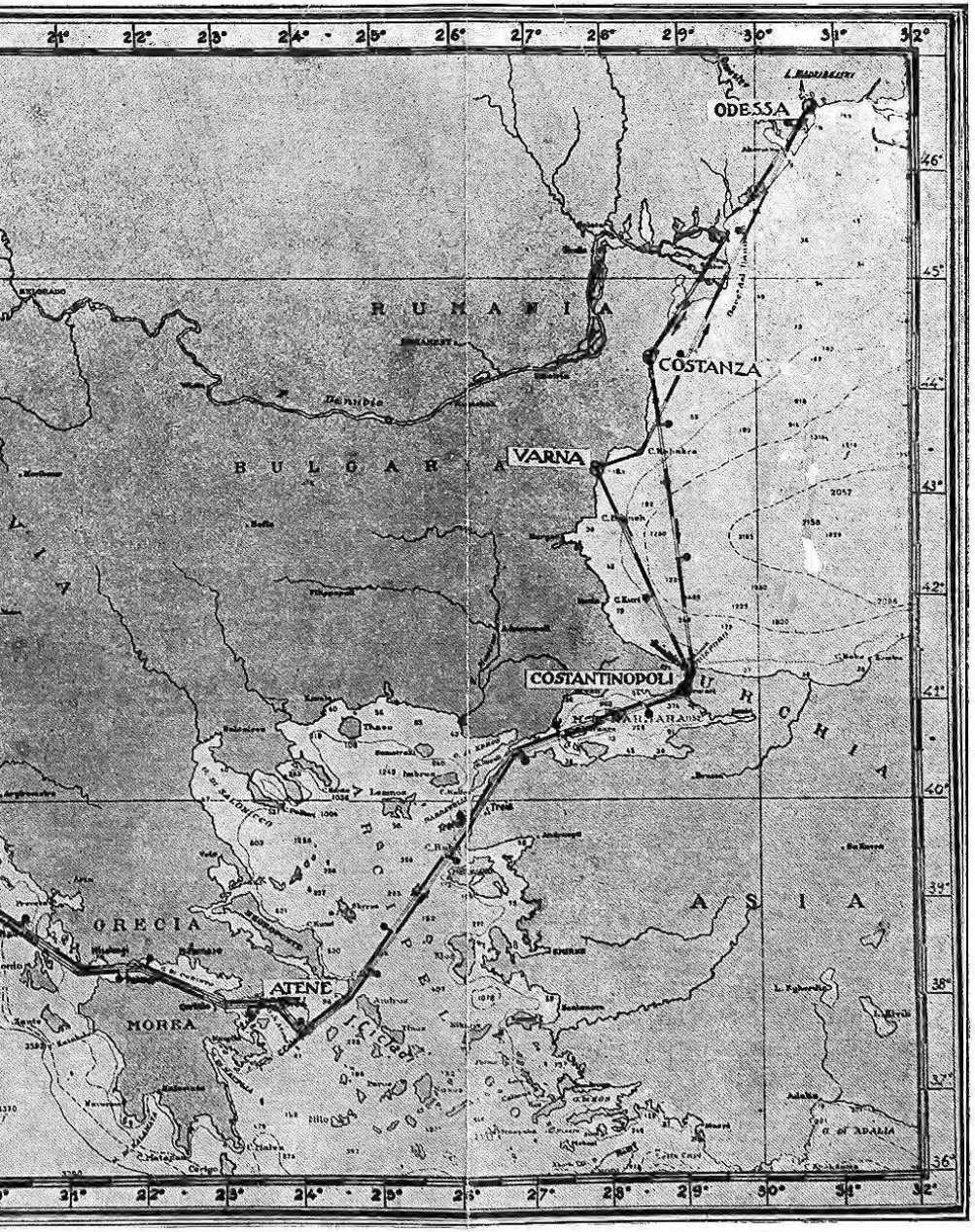
VII. Da Costanza a Costantinopoli 171
Gli Stretti e i loro guardiani.

VIII. Da Costantinopoli ad Atene 183
Ali sul Partenone.

IX. Da Atene a Taranto a Orbetello. 197
Bella Italia, amate sponde....

X. Epilogo 213
"....Sono contento di voi.... „

UNA SEZIONE DELLA CARTA MARINA I


ODESSA
COSTANZA
VARNA
COSTANTINOPOLI
ATENE
RUMANIA
BULGARIA
GRECIA
MOREA
ASIA

BIBLIOTECA